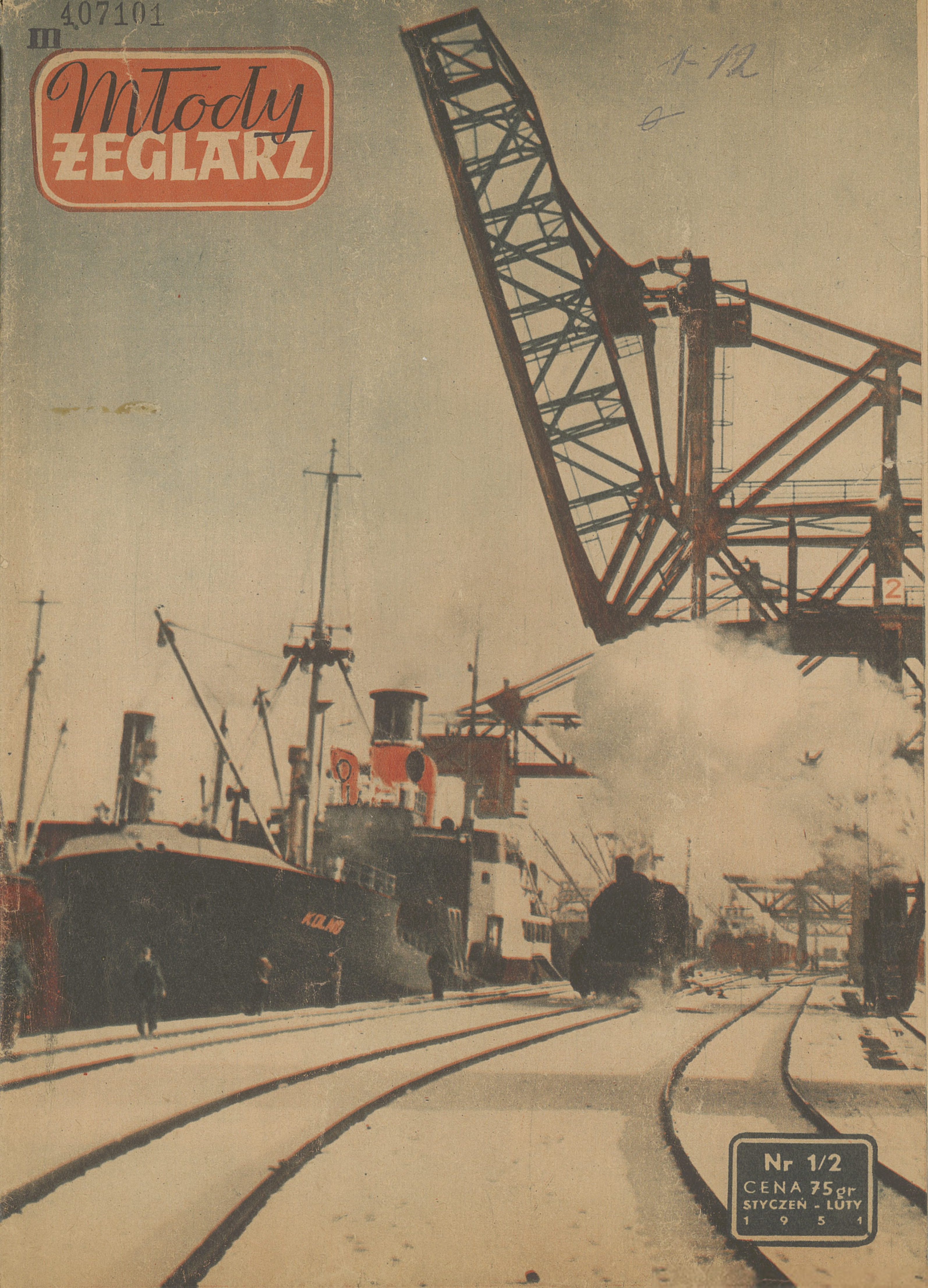
Młody ŻEGLARZ



Nr 1/2
CENA 75 gr
STYCZEŃ - LUTY
1 9 5 1



NIEZWYCIĘŻONA ARMIA WOLNOŚCI

Jadąc wagonem fińskiej kolei słuchałem rozmowy między jakąś staruszką i kilkoma „Finami" — opowiadał Lenin w 1918 r. — „Sam nie mogłem wziąć udziału w rozmowie, nie znam bowiem języka fińskiego, ale zwrócił się do mnie jeden z Finów mówiąc: „Wiecie, jaką oryginalną rzecz opowiedziała ta staruszka? — Teraz nie trzeba się bać człowieka z karabinem. Gdy byłam w lesie, spotkałam człowieka z karabinem, a on nie tylko nie odebrał mi chrustu, lecz jeszcze dołożył".

„Nie trzeba się teraz bać człowieka z karabinem — dodał Lenin — ponieważ broni on mas pracujących i będzie nieubłagany w walce z panowaniem wyzyskiwaczy".

Nowy „człowiek z karabinem", o którym opowiadała staruszka, zrodził się niewątpliwie w dniach Rewolucji Październikowej. Nowy człowiek — szybko przywykł do karabinu — już podczas obrony Piotrogrodu przed Korniłowem i szturmu Pałacu Zimowego — dając świadectwo swej wartości bojowej.

28 stycznia 1918 r. Lenin podpisał dekret o utworzeniu nowej armii rewolucyjnej. W ciężkich zmaganiach z wrogiem wewnętrznym i zewnętrznym, z kontrrewolucją i interwencją — rodziła się i powstawała — kierowana przez Lenina i Stalina — armia robotników i chłopów, już 23 lutego 1918 r. odnosząc swe pierwsze zwycięstwo nad imperialistami niemieckimi pod Narwą. Dzień ten stał się odtąd dniem dorocznego święta Armii Rewolucji.

W ogniu zaciętych walk Armia Radziecka wyrosła w niepokonaną siłę, kierowaną geniuszem wojskowym jej wodza — Wielkiego Stalina. Siła ta zdolna była pobić i rozgromić całą hitlerowską machinę wojenną i zmusić do kapitulacji japońskich imperialistów.

Rocznica Armii Radzieckiej zbiega się u nas z szóstą rocznicą całkowitego wyzwolenia naszego kraju, z rocznicą ofensywy, która wróciła Polsce granice na Odrze i Nysie, która dała nam 500-kilometrowe wybrzeże. Podczas gigantycznej ofensywy zimowej 1945 r. Armia Radziecka wyzwoliła całe terytorium Polski od hitlerowskiego najeźdźcy. Była to jedna z najświetniejszych operacji przeprowadzonych w toku ostatniej wojny, operacja, która swym rozmachem i błyskawicznym tempem uratowała dziesiątki miast polskich od zniszczenia, uratowała cały nasz przemysł.

U boku Armii-Wyzwolicielki walczył ofiarnie żołnierz polski, żołnierz Odrodzonego Wojska Polskiego, które powstało w walce o wyzwolenie narodowe i społeczne ludu polskiego, dzięki wszechstronnej pomocy Armii Radzieckiej i osobiście jej wielkiego wodza — Generalissimusa Stalina.

W dobie gdy histeria wojenna opanowuje coraz bardziej atomowych szaleńców z Waszyngtonu, Armia Związku Radzieckiego stanowi niezłomną rękojmię bezpieczeństwa i pokoju światowego zdolną w każdej chwili rozgromić każdego wroga, jaki rozpocząłby z nią walkę.

OFENSYWA POKOJU

Któregoś dnia — przy wejściu na stocznię, tuż za biurem przepustek — wywieszono plakat. Rano, kiedy było jeszcze trochę czasu, albo wieczorem po pracy zatrzymywali się koło plakatu robotnicy, komentując jego treść. Widać na nim było postać robotnika i pokraczną figurę kapitalisty ubraną w czarny frak z białym gorsem. Między nimi narysowano czerwoną linię, coś jakby krzywą diagramu produkcji, która zakończona grotem strzały biła w łeb burżuja. Tekst brzmiał: „Każdy procent ponad plan, to cios w podżegaczy wojennych".

* * *

Na naradzie wytwórczej treść tego plakatu przypomniał jeden z przodowników pracy.

— Tak, towarzysze — powiedział. Każdy procent wykonanej pracy ponad plan, to pocisk wymierzony w obóz wroga — w obóz podżegaczy wojennych, w obóz atomowych szaleńców i zbrodniarzy. Tymi pociskami prowadzimy na naszym odcinku walkę o pokój. W taką broń uzbrojone są u nas miliony prostych ludzi, biorących udział w naszej ofensywie pokoju. Zresztą popatrzcie — w Waszyngtonie mówią o wojnie bakteriologicznej, a w Związku Radzieckim przystępuje się do sadzenia pasów leśnych, do przeobrażenia przyrody na olbrzymim obszarze. Tam wrzeszczą o bombie atomowej, a w Związku Radzieckim wysadza się przy użyciu energii atomowej całe masywy górskie, aby zrealizować wielki plan budowy gigantycznej sieci kanałów i postawienia wielkich elektrowni. Popatrzcie dalej na nasze pociski pokoju w ich wodorowo-bakteriologiczną histerię. Oto Trasa W—Z, Muranów, Młynów, Dzielnica Marszałkowska, Nowa Huta, nowe statki, tętniące pracą porty... Ale czy tylko to? Nie! Oto pomysły naszych racjonalizatorów, oto czyny naszych przodujących zespołów, oto... i tak można by wyliczać długo, długo, niemal bez końca... A efekt? Wzrasta w siłę Obóz Pokoju, nasza obronność, podnosi się stopa życiowa, kwitnie szczęście i dobrobyt wolnych ludzi pracy...

* * *

Z poważnymi osiągnięciami wkroczyliśmy w Plan Sześcioletni na naszym odcinku — na odcinku gospodarki morskiej. Oto od 1945 r. zwiększyliśmy dwukrotnie wyniszczoną przez wojnę flotę handlową. Z wojennych zniszczeń nie tylko odbudowaliśmy nasze porty, lecz także rozbudowaliśmy je i obecnie przeładowujemy przez nie więcej niż przed wojną. Zupełnie od nowa stworzyliśmy przemysł budowy statków, a rybołówstwo morskie przewyższyło znacznie przeciętne osiągnięcia przedwojenne. Te wszystkie fakty napawają nas otuchą, każą nam wierzyć w siły naszej klasy robotniczej, która zdała w ten sposób swój pierwszy egzamin w utrwaleniu ekonomicznym władzy ludowej nad Bałtykiem. I oto wkroczyliśmy już w nowy etap — realizację 6-letniego Planu Gospodarczego, planu budowy podstaw socjalizmu w naszym kraju. Przed ludźmi Wybrzeża stanęło wielkie zadanie wykonania tego planu na własnym odcinku, na odcinku gospodarki morskiej. Każdy zdawał sobie sprawę, że plan ten stawia nas wobec konieczności przełamania szeregu poważnych trudności, większych, bardziej skomplikowanych niż te, z którymi dotąd mieliśmy do czynienia przy budowie naszego kraju. Ale zdając sobie sprawę z trudności trzeba widzieć sposoby i środki ich przezwyciężenia.

I dlatego wymaga się, aby nasze stocznie i porty, nasza marynarka handlowa i rybołówstwo w swej pracy pamiętały, że stały postęp techniczny, że udzielenie jak najdalej idącej pomocy racjonalizatorom i nowatorom, że walka o wzrost wydajności pracy, o oszczędną gospodarkę materiałową, o obniżenie kosztów własnych, o wyższy poziom organizacyjny a przede wszystkim o nowe kadry — to kluczowe warunki wykonania planu.

Imponujący rozwój naszej siły pokojowej na morzu może być i zostanie zrealizowany tylko dlatego, że polski stoczniowiec spawający coraz lepiej i szybciej stalowe płyty nowych statków, że rybak łowiący śledzie na dalekich morzach, że marynarze pływający na oceanach i zawijający na pokładach polskich statków do dalekich portów, że wszyscy pracownicy morza zdawać sobie będą w pełni sprawę, że pracują dla budowy socjalistycznej Polski, że pracują dla utrwalenia Pokoju.

* * *

W styczniu odbyła się w Stoczni Gdańskiej uroczysta akademia zorganizowana przez ZW ZMP pod hasłem: „MŁODZIEŻ NA PIERWSZĄ LINIĘ WALKI O PLAN 6-LETNI". Akademia ta miała na celu zapoznanie szerokich rzesz młodzieży z dorobkiem pierwszego roku Planu 6-letniego, aby w oparciu o jego doświadczenia młodzież Wybrzeża przystąpiła do realizacji zadań drugiego roku sześciolatki. Akademia ta przerodziła się we wspaniałą manifestację na cześć chorążego pokoju — Generalissimusa Stalina, na cześć Rządu Ludowego, PZPR i jej przewodniczącego — Bolesława Bieruta.

Przy dźwięku fanfar wkroczyła do świetlicy delegacja harcerzy, przynoszących bojownikom o Plan 6-letni, o pokój, o socjalizm — pozdrowienia od młodzieży gdańskiej.

„Podczas gdy imperializm amerykański przygotowuje nową wojnę — powiedział w swym referacie na akademii kol. Barski — młodzież naszego kraju kroczy za przykładem pokojowego budownictwa ludzi radzieckich, wzorując się na doświadczeniach przodującej organizacji młodzieży świata, Komsomołu. W roku ubiegłym liczba młodzieżowych brygad produkcyjnych na terenie województwa gdańskiego przekroczyła 600, obejmując przeszło 6000 młodych robotników, uczestniczących we współzawodnictwie. Na apel Lidii Korabielnikowej zorganizowano w wielu zakładach młodzieżowe brygady oszczędnościowe. W stoczniach brygady te pracują trzy dni w ciągu każdego miesiąca wyłącznie na zaoszczędzonym materiale. W fabrykach, stoczniach, portach i na budowach rosną i krzepną nowe kadry. Młodzież z entuzjazmem przekracza nowe normy. I tak np. kol. Zdzier z Zakładów Mechanicznych w Elblągu wykonuje 180 proc. nowej normy, spawacz Gałaszewski ze Stoczni Gdańskiej przekroczył 203 proc., a kol. Perszon aż 250 proc. nowej normy. We współzawodnictwie młodzieżowych brygad nie zabrakło oczywiście dziewcząt, które z zapałem przystąpiły do pracy w oparciu o nowe normy. Kol. Tatarewska z Centrali Rybnej w Gdyni przekroczyła 244 proc, a Radolewska 350 proc. nowej normy. Wszystkie te przykłady świadczą o tym, że młodzież — w oparciu o doświadczenia roku 1950 potrafi wnieść poważny wkład do przedterminowego wykonania planu w roku 1951..."

Widząc takie efekty młodzieżowego współzawodnictwa w zakładach pracy, znając osiągnięcia szkolnictwa zawodowego kształtującego nam nowe kadry pracowników morza, możemy być pewni, że młodzież Wybrzeża nie zawiedzie, że wykona stojące przed nią zadanie.

* * *

Pisaliśmy już o zagadnieniach Planu Sześcioletniego na odcinku morza i Wybrzeża kilkakrotnie, daleko jednak do tego, aby wyczerpać wszystkie, wiążące się z nim zagadnienia. Kiedy bowiem kończymy oma-



MŁODZIEŻ NA PIERWSZĄ LINIĘ WALKI O PLAN SZEŚCIOLETNI!



27 ROCZNICA ŚMIERCI LENINA

21 stycznia 1924 r. zgasł Twórca Partii Bolszewickiej i Państwa Radzieckiego, Wódz Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji i Nauczyciel milionów ludzi pracy całego świata -- Włodzimierz Iljicz Lenin.

W 27 rocznicę śmierci wielkiego Trybuna i Przywódcy międzynarodowego proletariatu, Przyjaciela ludów wszystkich narodowości i ras — cała postępowa ludzkość, której nauka Lenina toruje drogę ku wolności i szczęściu, chyli czoło, oddając hołd Jego pamięci.

Świetlana postać Włodzimierza Iljicza Lenina żyje w wielkim dziele narodu radzieckiego w jego codziennej pracy, we wspaniałych osiągnięciach budownictwa socjalistycznego, w walce klasy robotniczej o postęp i sprawiedliwość społeczną, w sercach i myślach wszystkich miłujących pokój ludzi.

Wielkie idee Lenina triumfują w pracach i czynach genialnego kontynuatora Jego dzieła — Józefa Wissarionowicza Stalina.

Na obrazie P. Biełonsowa, zamieszczonym obok, widzimy W. I. Lenina wśród młodzieży komsomolskiej. Lenin otaczał młodzież szczególną troską i opieką i to On właśnie wytyczył zadania stojące przed Wszechzwiązkowym Komunistycznym Związkiem Młodzieży, który od Jego imienia przybrał nazwę Leninowskiego Komsomołu (W. K. L. S. M.).

wiać jedno — już staje przed nami drugie, już narzuca się do rozwiązania czy objaśnienia nowy problem. Nie można by liczyć na przedterminowe wykonanie planu, na entuzjazm pracy, jeśli sam plan nie byłby znany tym, którzy go mają wykonać. Nie ma już dziś w Polsce człowieka, który by nie znał ogólnych zadań Planu Sześcioletniego, niewątpliwie jednak bliższe zaznajomienie się z kolejnymi dziedzinami czy gałęziami tych dziedzin, z poszczególnymi problemami współzawodnictwa — jest zawsze aktualne i konieczne. Dlatego też już od przyszłego numeru drukować będziemy artykuły dotyczące poszczególnych problemów gospodarki morskiej — dla tym głębszego ich przeanalizowania i poznania.

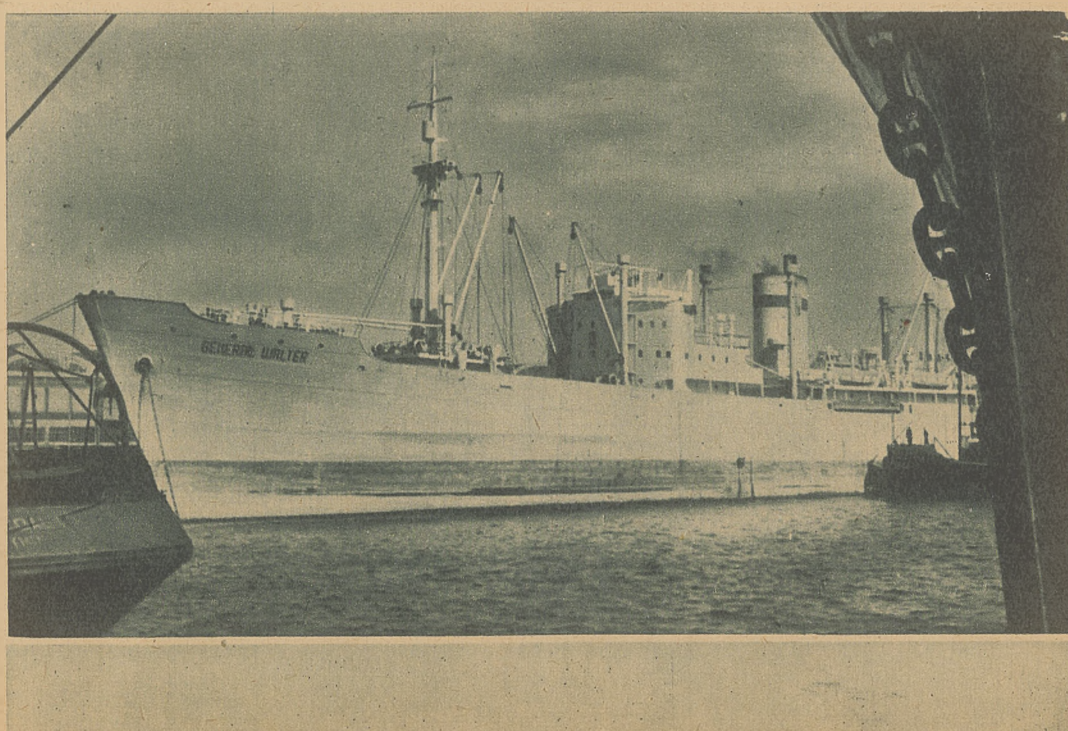
„Konkretność naszej ideologii — powiedział Bolesław Bierut — naszego programu, naszej polityki, wyraża właśnie na obecnym etapie Plan 6-letni. Jest to program jasny i wyraźny, jak wyraźnym jest język liczb, w których program ten został ujęty, nakreślony, przetłumaczony".

Pierwszy rok Planu 6-letniego mamy poza sobą — realizujemy go przy ogromnym rozmachu budownictwa socjalistycznego, przy mobilizacji wysiłku całego narodu, przy wykorzystywaniu wszelkich rezerw gospodarki narodowej. W pierwszym szeregu tego frontu walki o szczęście, o dobrobyt — o pokój — kroczy młodzież — brygady młodzieżowe w zakładach pracy, uczniowie szkół morskich i technicznych, wytrwali organizatorzy kół Ligi Morskiej i przodownicy pracy i nauki. Wykonanie planu wymaga zwielokrotnionej energii mas pracujących w pokonywaniu trudności, powstających w toku urzeczywistnienia planu. Wzmogła się walka klasowa z elementami drobnej burżuazji i reakcji, wzmogła się czujność rewolucyjna w stosunku do agentur imperialistycznych, do wewnętrznych i zewnętrznych wrogów.

W oparciu o sojusz z wielkim Związkiem Radzieckim i jego braterską pomoc oraz o współpracę z Krajami Demokracji Ludowej, rozwijając niespożyte siły narodu pod przewodem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — Polska Ludowa realizuje swój wielki Plan budowy podstaw socjalizmu, który wzmocni nasz wkład we wspólne dzieło obrony pokoju i postępu.

Ofensywa pokoju trwa...

Motorowiec „Generał Walter", którego załoga zajęła w IV kwartale współzawodnictwa zespołowego PMH — zaszczytne I miejsce (fot. K. Komorowski)



POLSKA BANDERA NA CHIŃSKICH MORZACH

W połowie grudnia ub. roku powrócił do Gdyni z pionierskiego rejsu do Chin Ludowych m/s „Warta" — statek, który otworzył nową, regularną linię żeglugową PMH. Jak wiemy, w ślad za „Wartą" ruszyły dalsze nasze statki — s/s „Kiliński", s/s „Kościuszko", s/s „Pułaski", m/s „Generał Bem" i m/s „Mikołaj Rey".

W ten sposób otwarta została morska bezpośrednia droga wymiany handlowej między zaprzyjaźnionymi narodami Polski i Chin Ludowych, po raz pierwszy w dziejach obu tych krajów.

Z pobytu w chińskich portach i miastach załoga m/s „Warta" wyniosła niezapomniane, nieprzemijające wspomnienia i gdyby jakiemuś kronikarzowi przyszło na myśl spisać kiedyś wrażenia, jakich doznały i doznają załogi wyżej wymienionych statków podczas rejsów do Chin, powstałaby niewątpliwie jedna z najciekawszych ksiąg w dziejach polskiej floty.

Na twarzy Tadeusza Goggi, oficera kult.-oświatowego na m/s „Warta", widać wyraźne zmęczenie. Nic dziwnego. Wczoraj statek wrócił z półrocznego rejsu, a roboty na statku tyle, że nie sposób jest na dłuższy czas wyrwać się do domu. A tu jeszcze prawdziwy „nalot" dziennikarzy, radio-sprawozdawców, kolegów i znajomych, nie mówiąc już o towarzyszach z wydziału kult.-oświatowego PMH. Każdy jest ciekaw dowiedzieć się czegoś o Chinach, obejrzeć pamiątki, które przywiozła załoga, spytać o to i owo, zdobyć jakiś znaczek pocztowy z tego „egzotycznego", a obecnie posiadającego już nowe oblicze kraju, obejrzeć ciekawe zdjęcia z portów i miast chińskich. Prosimy „K. O." Goggę, aby opowiedział nam pokrótce o poszczególnych etapach podróży.

— Rejs rozpoczęliśmy w pierwszych dniach lipca — zaczyna snuć swoją opowieść nasz rozmówca — i z miejsca postaraliśmy się o to, aby wejść w atmosferę kraju, do którego się udawaliśmy. Zaczęliśmy mianowicie wydawać gazetkę okrętową p. n. „Chińskim Szlakiem". Minęliśmy Kanał Kiloński, po czym stanęliśmy w Hamburgu. Ten jeden z największych ongiś portów świata dziś w dobie marshalizacji, zmienił całkowicie swoje oblicze, które charakteryzuje się przede wszystkim słabym ruchem, jaki w nim panuje. W czasie postoju w Antwerpii poznaliśmy załogę radzieckiego statku, odbywającego rejs z Władywostoku do Leningradu. „Moriaki" zaprosili nas do siebie, pokazali nam parę filmów, a potem rewizytowali nas, a my posiadając również aparat projekcyjny, mogliśmy im pokazać polskie filmy. Z portu tego wyszliśmy w dość „gorącym" okresie, bowiem dokerzy zorganizowali wówczas strajk w związku z powrotem do Belgii byłego króla-kolaboracjonisty Leopolda. Dalsze etapy to kanał La Manche z „widokiem" na zamgloną jak gdyby symbolicznie Anglię, Zatoka Biskajska — przez którą udało się nam przejść całkiem spokojnie, Cieśnina Gibraltarska i wreszcie — Morze Śródziemne. Z prawej burty mieliśmy „egzotyczną i tajemniczą" Afrykę, poczuliśmy wyraźnie bijące z lądu parne powietrze. Tak było aż do Beyrutu, stolicy Libanu.

— Pytacie, co ciekawego widzieliśmy w tym kraju? Podziwialiśmy jego „coca-colizację". W tym tak daleko położonym od USA kraju wprowadzony jest w poważnym stopniu tzw. „amerykański styl życia". I tu — jak w później odwiedzanych przez nas innych portach państw kapitalistycznych — rzucają się w oczy wielkie kontrasty: piękne limuzyny i masy bezrobotnych. Po wyładowaniu towaru ruszyliśmy do Aleksandrii.

W tej chwili Gogga musiał przerwać swą opowieść, gdyż do messy wszedł zrozpaczony steward, który oznajmił, że z pokładu zginął jeden z żywych eksponatów, jakie załoga z sobą przywiozła, mianowicie — papuga.

— Może się odnajdzie — pocieszał kolegę nasz rozmówca. — Szkoda byłoby stracić ptaka. Wiecie — zwrócił się z kolei do nas — widocznie nie mamy szczęścia do żywego inwentarza: mieliśmy wspaniałego żółwia, którego w Karachi kolega Szubertowicz i inni wyciągnęli z wody, niestety nie wytrzymał podróży. Wieźliśmy z sobą małpkę — Kubusia, ale znikła nam niedaleko Gdyni. Bardzo możliwe, że wpadła do morza... No, ale jedźmy dalej.

— Przybyliśmy do Karachi. I tu spotkaliśmy szalone kontrasty: bogaci Hindusi ze swymi wielkimi posiadłościami i nędzarze bez domów. W czasie naszego postoju w tym porcie przychodził do nas sierota Mahmed Ali, uchodźca z Kaszmiru. W czasie wojny domowej — bomba zrzucona z samolotu na dom, w którym mieszkał, pogrzebała jego rodziców. Chłopiec pozostał sam bez opieki i środków do życia. Przybył do Karachi, lecz i tu nie ma dla niego miejsca. Możnowładców nie obchodzi jego los. Często wspominamy na statku Mahmeda Ali. W Singapore widzieliśmy robotników zatrudnionych przy załadunku statku, których pilnowali policjanci brytyjscy, obawiający się widocznie jakiejś rewolty. Życie robotników w krajach kolonialnych jest naprawdę straszne...

— W Hong Kongu zaobserwowaliśmy, jak żyją ci, dla których nie ma już dziś miejsca w Chinach Ludowych. To majętni zbiegowie: szlachta feudalna, bankierzy, przemysłowcy, którzy wraz z pieniędzmi liczą swoje ostatnie godziny.

— 2 października stanęliśmy na redzie portu przeznaczenia: Tien-Tsin. Po paru godzinach przybył pięknie przystrojony holownik z pilotem i delegacją, która powitała nas niezwykle serdecznie. Tego samego dnia zaproszono nas do Tien-Tsinu na uroczystości związane z pierwszą rocznicą powstania Chin Ludowych. Jadąc do tego miasta mijaliśmy po drodze pola ryżowe — specyficzny pejzaż chiński. Pola te należały już dziś do tych, którzy je uprawiali...

To, co ujrzeliśmy w mieście





Marynarze polscy zostali przez swoich chińskich towarzyszy przyjęci niezwykle serdecznie. Wzięli oni udział w wielkim manifestacyjnym pochodzie (fot. obok u góry), a przy pożegnaniu obdarowani zostali podarunkami (fot. obok u dołu). (Foto: WAF)



Tien-Tsin, przeszło wszelkie nasze oczekiwanie. Stojąc na trybunie, patrzyliśmy na niekończące się korowody przechodzącej grupami młodzieży. Podziwialiśmy ich wspaniały, zwarty krok stawiany w rytm muzyki. Najoryginalniejsze dla naszego ucha dźwięki wydawały bębenki, zawieszone na lewym biodrze uczestników pochodu. Poza tym rzucała się w oczy bogata iluminacja w postaci różnobarwnych lampionów.

Wszyscy przyznawaliśmy zgodnie, że podobnej uroczystości nie widzieliśmy w życiu. Wyobraźcie sobie, że owe kadry barwnie ubranej młodzieży chińskiej defilowały tak od 4-ej po południu do 1-szej w nocy!

W Tien-Tsinie przebywaliśmy 3 dni, podejmowani gościnnie przez mera miasta, partię i młodzież. Byliśmy — jak to się mówi — „rozrywani".

Ale podziwialiśmy nie tylko manifestacje. Odbudowa wyniszczonego długotrwałymi wojnami i panowaniem kuomintangowców w kraju postępuje w imponującym tempie. Główny ciężar przy odbudowie wzięła na siebie partia komunistyczna, która pod wodzą Mao-Tse-tunga buduje podstawy nowego ustroju. Niezwykle aktywny udział wykazuje tu młodzież — jedna z przodujących grup narodu. Poprzez pracę i naukę przyczynia się ona do rozwoju kulturalnego i gospodarczego całego kraju. — Opowiedziano nam, że w Pekinie — liczącym 1 milion 800 tysięcy mieszkańców — 200.000 młodzieży uczy się w szkołach i wyższych uczelniach, przy czym jest to przeważnie młodzież wiejska, która w przyszłości stanowić będzie trzon postępowej inteligencji chińskiej. Dzięki swoim wysiłkom na pewno uda się temu pokoleniu nadrobić wiekowe zaniedbanie.

— Czy widzieliście coś specjalnie ciekawego, czy byliście np. w Pekinie? — rzucam pytanie naszemu rozmówcy.

— Oczywiście, w samym Pekinie i w okolicach. Byliśmy w byłym pałacu cesarzy chińskich, w tak zwanej Rezydencji Zimowej. Z tej racji, że cesarza nazywano „Synem Nieba" — posiadłość nazwano „Pałacem Niebiańskim". Do pałacu droga prowadzi przez szereg bram, przy jednej z nich, która nosi nazwę „Bramy Niebiańskiej Spokoju", odbiera zwykle defilady ludności wódz narodu chińskiego Mao-Tse-tung. W samym pałacu mieszczą się dziś kluby robotnicze. Dawniej panoszył się tu cesarz, świta, wyżsi urzędnicy i szlachta feudalna, a „zwykłemu śmiertelnikowi" pod groźbą śmierci nie wolno było przekroczyć progów pałacu.

Widzieliśmy również Muzeum Armii Wyzwoleńczej, a w nim asortyment broni, jaką Wojsko Ludowe i lud chiński posługiwał się w walce przeciwko wojskom Czang-Kai-szeka i Japończykom. Można było urobić sobie zdanie o pomysłowości, jaką wykazali żołnierze ludowi. Spotkać tu bowiem można najprymitywniejszą broń obok nowoczesnej, no i — oczywiście — zdobycznej, ze znakami „made in USA".

— Czy widzieliście może Mao-Tse-tunga? — pytam, nie spodziewając się, że...

— ...a jakże. Widzieliśmy wodza narodu chińskiego w Pekinie, w hotelu „Pekin" w czasie uroczystości ku czci rocznicy powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Zrobił on na nas wielkie wrażenie. Z jego postaci biła powaga a jednocześnie godna podziwu skromność.

— A rozrywki? Byliście gdzieś w teatrze, operze?

— I tu i tam. Spektakle te mają wiele wdzięku i ekspresji. Są one całkiem inne, niż znane nam europejskie przedstawienia. W porcie Czing-Wan-Tao widzieliśmy zespół amatorski, złożony z artystów, liczących poniżej 18-tu lat. Najbardziej podobał się nam taniec dziewcząt z kwiatami. Potem zespół ten wyjechał do Pekinu na festiwal zespołów amatorskich.

— I ostatnie jeszcze pytanie. Czy spotkaliście kogoś z Polaków w tych dalekich portach?

— Przywieźliśmy z sobą repatriantkę z Charbinu, p. Letowt, urodzoną tam, córkę starych emigrantów polskich. To bardzo miła osoba, dentystka, która po drodze niemal całej załodze „naprawiała zęby", które uległy awarii. W przedostatnim porcie chińskim Czing-Wan-Tao przyszli nas odwiedzić emigranci polscy sprzed I Wojny Światowej, którzy zatrudnieni byli przy budowie kolei mandżurskiej. Przywitali nas, jak to się mówi — z łezką w oku. Opowiedzieliśmy im o kraju, o przemianach, jakie zaszły w ciągu tych kilku lat, czego wyrazem jest m. in. właśnie to, że będziemy coraz częstszymi gośćmi w portach Dalekiego Wschodu...

Oglądamy z zainteresowaniem różne pamiątki, które załoga przywiozła z dalekiego rejsu.

„K. O." Gogga wyjaśnia, że ten piękny portret Mao-Tse-tunga tkany w jedwabiu wręczyli im w Tien-Tsinie, w innych miastach zaś otrzymali różnokolorowe proporce z napisami wyhaftowanymi w językach chińskim i polskim.

W Pekinie delegaci Centralnej Rady Związków Zawodowych wręczyli dar dla polskich marynarzy w postaci wazonów o pięknych kształtach i rysunkach, z widniejącą na nich dedykacją.

— Ale to wszystko nic — mówi na zakończenie oficer kulturalno-oświatowy. — Najważniejszym podarunkiem, jaki przywieźliśmy z sobą z Chin, to serce narodu chińskiego i zapewnienia jego przyjaźni dla Polski. A więc i za waszym pośrednictwem, drodzy koledzy, przekazujemy całemu społeczeństwu polskiemu to serce narodu, który — choć tak bardzo od nas geograficznie odległy — buduje tak jak i my pokojową przyszłość swego kraju.

JÓZEF BALCERAK



U góry: Odwiedziny chińskich pracowników portowych na pokładzie polskiego statku. U dołu: W miastach chińskich witały naszych marynarzy bramy triumfalne.
(Foto: WAF)



JAK PRACUJE ZMP

na s|s „Beniowski"

DROGA REDAKCJO!

Nawiązując do naszego ostatniego listu o zakończeniu „kandydatki" pragniemy przedstawić, w jaki sposób Organizacja ZMP-owska na s/s „Beniowski" w porozumieniu z Komendą Ośrodka kieruje nami i w jaki sposób stajemy się prawdziwym i uświadomionym narybkiem naszej floty.

Ze sposobu, jakim kieruje naszym życiem organizacja, jesteśmy zadowoleni, gdyż wierzymy, że działa ona dla naszego dobra. Tak jest w rzeczywistości. Organizacja dba o to, abyśmy byli marynarzami takimi, jakich powinna mieć Polska Flota Handlowa, takimi — jakich potrzebuje Polska Ludowa. Dlatego właśnie w programie szkoleniowym pierwsze miejsce zajmuje szkolenie ideologiczne i wyrabianie moralności socjalistycznej. Szkolenie przeprowadzane jest na zebraniach ZMP-owskich, które odbywają się regularnie co tydzień.

Objawy niekarności lub braku zdyscyplinowania organizacja ostro potępia i dlatego też nikt nie spóźnia się na zbiórkę, nikt nie rozmawia w szeregach, a każdy stara się, żeby wszystko „grało". Staramy się, aby nasi przełożeni byli zadowoleni z wykonywanych przez nas czynności, a z kolei my zyskujemy sympatię naszych przełożonych.

Koła klasowe ZMP mogą poszczycić się dużymi osiągnięciami na polu koleżeńskości. Już od dawna w żadnej wachcie koledzy nikomu nie dokuczają, co na początku roku dawało się znacznie niektórym „we znaki".

Jeżeli jednak — mimo wszystko — zjawi się ktoś, kto chce koledze dokuczyć, natychmiast aktywiści uświadamiają go o niewłaściwości jego postępowania.

Najważniejszą sprawą na polu koleżeńskości było zorganizowanie kółek samopomocy koleżeńskiej, gdyż każdemu zależy, ażeby przedwcześnie nie „skończyć" smutnie swojej kariery.

W ramach tych kółek, koledzy dokształcają się w różnych dziedzinach.

Najwięcej pracy mają koledzy, którzy dokształcają nas w języku angielskim, gdyż w tej dziedzinie mamy szczególnie dużo materiału, a znaczny procent kolegów spotkał się po raz pierwszy z językiem angielskim dopiero w Szkole Jungów.

Ważnymi także przedmiotami, gdzie działają kółka samokształceniowe, są przedmioty ogólnokształcące i tutaj również są różne poziomy, dlatego zadanie kół koleżeńskich jest stosunkowo ważne.

W tej sprawie organizacji przyszła z pomocą Dyrekcja, organizując popołudniowe godziny uzupełniające, które prowadzą wykładowcy, a które pozwalają nam na utrwalenie i usuwanie niejasności danego przedmiotu.

Staramy się uczyć jak najlepiej, gdyż zdajemy sobie sprawę z łączności zachodzącej między przedmiotami fachowymi, a ogólnymi, bo proszę sobie np. wyobrazić nawigatora, który nie zna matematyki...

W naszym gronie mamy też takich kolegów, którzy z łatwością radzą sobie z usuwaniem wątpliwości w przedmiotach fachowych.

Nasza organizacja opiekuje się i popiera wszelkie organizacje powstałe na terenie ośrodka. Tak powstało kółko marksistowskie, koło TPPR, kółko sportowe itd.

Wśród sportowców najaktywniej pracuje sekcja żeglarska, która organizuje wykłady prowadzone przez naszych wykładowców i zaawansowanych w dziedzinie żeglarskiej kolegów. Do takich możemy zaliczyć: kol. Czappa Wiktora, sternika jachtżeglugi morskiej.

Na naszym statku, jak i na każdym statku PMH, organizacja zorganizowała współzawodnictwo, którego fala ogarnęła wszystkich, dlatego też pozycje jednostek współzawodniczących ulegają stałym zmianom, poprawiając się na lepsze.

Oto czynniki współzawodnictwa do obecnej chwili:

1 miejsce wachta I — 2001 pkt. wachtowy kol. Korziński Antoni;
2 miejsce wachta II — 1987 pkt. wachtowy kol. Bartnicki Janusz;
3 miejsce wachta III — 1859 pkt. wachtowy kol. Antczak Waldemar;
4 miejsce wachta IV — 1747 pkt. wachtowy kol. Tymiński Antoni.

A oto wyniki współzawodnictwa indywidualnego w nauce:

1 kol. Albrzykowski Bolesław wachta III;
2 kol. Sochacki Zbigniew wachta III;
3 kol. Kuklicz Jerzy wachta II;
4 kol. Czapp Wiktor wachta I;
5 kol. Ludkiewicz John wachta I.

W ten sposób poprzez organizację ZMP-owską i dobre wyrobienie kolegów podnosi się poziom wiedzy i zrozumienia idei socjalistycznej wśród przyszłych, świadomych swoich celów marynarzy PMH.

Pozdrowienia

JUNGOWIE Z S/S „BENIOWSKI"

S Z A R Ż A

„LEKKIEJ KAWALERII"

Spytacie zapewnie — co to takiego ta „Lekka Kawaleria". Jak Wam bowiem wiadomo ten rodzaj broni — to przeżytek dawnych „ułańsko-szabelkowych" czasów. Otóż mili Czytelnicy, obecna „Lekka Kawaleria" — to broń bijąca w bumelantów; niesumiennych pracowników, wrogów i leniów. W końcu ubiegłego roku młodzież zrzeszona w ZMP koło Stoczni Gdańskiej rzuciła wezwanie wszystkim zakładom produkcyjnym i przemysłowym — stworzenia młodzieżowych brygad lotnej kontroli. Hasło to zostało podjęte przez prawie wszystkie zakłady pracy Wybrzeża. Brygady te otrzymały nazwę brygad „Lekkiej Kawalerii".

* * *

Jesteśmy na Stoczni Gdańskiej. Tłumy robotników pierwszej zmiany opuszczają jej teren. Jest godzina 15.30.

Z pokoju kierownictwa ZMP wychodzi czwórka młodych ludzi: trzech chłopców i jedna dziewczyna. Wiek — nie więcej niż 21 lat. Zadaniem ich jest... ale to zaraz zobaczymy.

Wchodzimy wraz z „lekkimi kawalerzystami" do jednej z hal. Niechętnie spoglądają niektórzy na „szwendających się" po wszystkich zakamarkach młodszych kolegów. Wiedzą, że każde niedociągnięcie będzie umieszczone w raporcie, a z kolei raport ten przesłany zostanie kierownictwu. To pachnie naganą, a nierzadko i karą. Niektórzy — „niepoprawni" starają się zagadać kontrolę. Ale rozmowa — rozmową, a wprawne oko „kawalerzysty" szybko wynajduje wszelkie braki. Tu niezabezpieczona, brudna maszyna, czasem (teraz już coraz rzadziej) na „chodzie", podczas gdy jej „władca" jest już dawno w domu. Padają numery tych „pechowych" — ale dla swych użytkowników — maszyn. Protokół rośnie.

Jeszcze kantory warsztatów, szatnie i umywalnie. A potem gmach administracji.

Brygada dociera wszędzie. Nie istnieją dla niej tabliczki z napisami „WSTĘP ZA UPRZEDNIM ZAMELDOWANIEM W SEKRETARIACIE" czy „OBCYM WSTĘP WZBRONIONY". Przecież każda niezamknięta szuflada, zawierająca plany, czy pieczątki — to ułatwienie dostępu dla wroga, ułatwienie sabotażu. Czasem jedno „głupie" niezamknięcie szafy, czy zapomniany w zamku klucz — to setki ton zniszczonych statków.

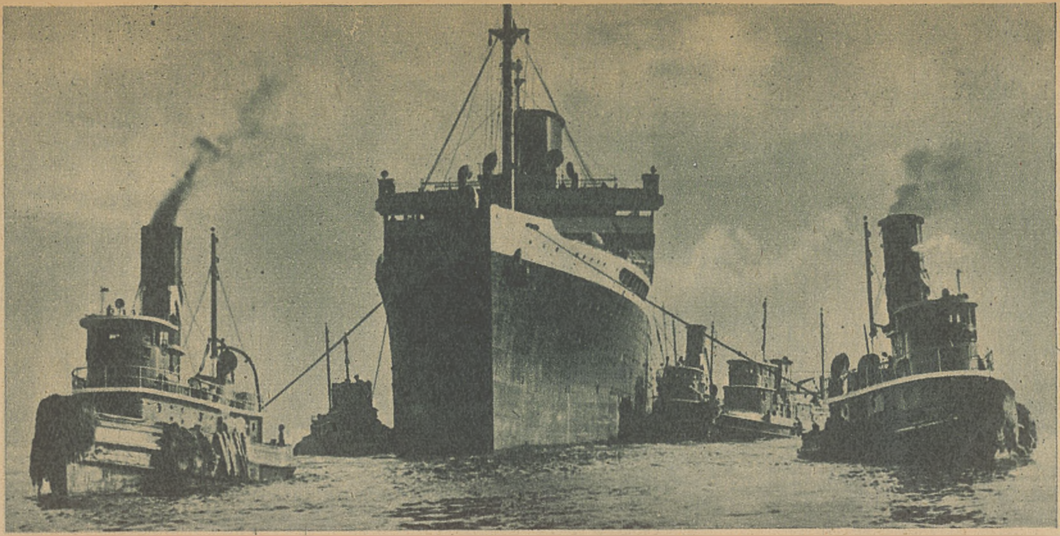
I tak hala za halą, pokój za pokojem.

Godziny płyną.

Już dawno zapadł zmrok. Na stoczni jarzą się światła lamp, huczą zamknięte w wielkich, nowoczesnych budynkach maszyny. Na stoczni dawno już pracuje druga zmiana. A tymczasem młodzi ludzie z brygady kontroli wciąż jeszcze, po swym 8-godzinnym dniu pracy, pełnią służbę. Służbę bezinteresowną. Służbę dla terminowego wykonania Wielkiego Planu.

Życzymy im, aby w swej ofiarnej pracy coraz mniej znajdowali powodów do protokółów, aby coraz częściej napotykali wszystko we wzorowym porządku, właściwym zakładowi pracy, w którym robotnicy są sobie gospodarzami w pełni świadomości tego, że pracują dla Polski Ludowej, dla Pokoju.

(AO)



MALI SIŁACZE

Jak ważne są holowniki w portach, gdzie istnieje duży ruch statków — o tym wie dobrze każdy marynarz. Możliwość samodzielnego poruszania się i manewrowania jest w porcie dla statku bardzo ograniczona z powodu jego dużej masy, a więc i bezwładności oraz stosunkowo bardzo małej przestrzeni manewrowej. Wszędzie potrzebny jest do pomocy mały, zwrotny, o dużej mocy stateczek, który raz popchnie dziób do nabrzeża, raz przytrzyma uciekającą w bok rufę lub ostrożnie wyciągnie statek z wąskiego basenu, pełnego innych jednostek. Tym małym zwrotnym i silnym stateczkiem jest holownik. Holowniki posyła się również do innych portów, by przyprowadziły stamtąd np. jakiś nowozbudowany statek; są one też zawsze gotowe nieść pomoc wszystkim jednostkom na morzu i w porcie, gdy tylko zajdzie potrzeba. Nie do pomyślenia jest istnienie jakiegoś większego portu bez holowników.

W epoce żaglowców, gdy jeszcze parowej maszyny nie znano, holowników jako takich — nie było. „Holowniki" posiadał każdy statek na swoim pokładzie w postaci... załogi i szalup. Szalupa odgrywała rolę kadłuba holownika, ludzie zaś — maszyny. Przy wejściu lub wyjściu z portu żaglowiec spuszczał na wodę 2—3 lub więcej szalup (w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych) z pełną obsadą i rozpoczynało się „holowanie"... na wiosła!

Dzięki rozwojowi techniki czasy te minęły bezpowrotnie i poszły w zapomnienie. Obecnie holowniki buduje się różnych typów, wielkości i mocy, w zależności od ich przeznaczenia. Rozróżniamy trzy zasadnicze ich typy: śródlądowe, portowe i morskie. Holowniki śródlądowe są to jednostki stosunkowo małe i słabe, o niedużym zanurzeniu, budowane specjalnie na wody płytkie i o małej fali, jak rzeki i jeziora.

HOLOWNIKI PORTOWE

Najbardziej rozpowszechniony jest typ holowników portowych. Zobaczyć je można w każdym porcie, gdzie jak pracowite mrówki uwijają się dokoła morskich kolosów. Aż dziwnie czasami się wydaje, że takie „maleństwo" zdolne jest uciągnąć „olbrzyma" wielokrotnie większego. „Maleństwo" to jest jednak silne i wytrwałe. Oto kilka liczb obrazujących siłę i zdolność roboczą holownika portowego: parowiec handlowy o długości 116 m, wyporności 10.800 ton i o nieobracającej się śrubie, przy szybkości holowania około 5 węzłów, stawia opór w wodzie przeciętnie równy 7,5 tony. Holownik użyty do jego obsługi musi posiadać odpowiednią moc, by poruszać siebie z dodatkowym oporem na haku holowniczym, równym 7,5 tony. Do wykonania tej pracy zdolny będzie holownik o mocy 600 KM i wyporności około 150 — 250 ton. Porównajmy teraz wymiary tych dwóch statków. Długość pierwszego wynosi ponad 100 m, drugiego — nie przekracza 30 m; wyporność pierwszego sięga prawie 11 tysięcy ton, drugiego zaś zaledwie 200 t!

Holowniki portowe są najidealniejszym typem holowników. Przy ich budowie nie stoją konstruktorom na przeszkodzie takie czynniki, jak małe zanurzenie (ważne w żegludze śródlądowej) ani konieczność zastosowania odpowiednio mocnej konstrukcji, zapewniającej zdolność żeglugi na pełnym morzu. Pokład od dziobu do rufy jest jednolity — bez żadnych wzniesień; nadbudówka zawierająca pomost nawigacyjny, pomieszczenia załogi itp. nie sięga burt, co ułatwia przeniesienie liny holowniczej, gdy zajdzie tego potrzeba. Winda kotwiczna jest zupełnie odkryta, celem udogodnienia pracy przy niej, burta niska itp.

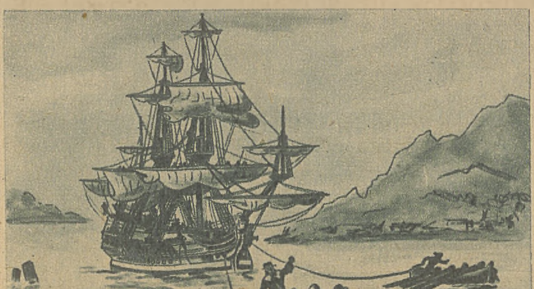
Szybkość holowników portowych nie przekracza przeciętnie 10 — 11 węzłów, bo też w porcie większa nie jest potrzebna. Wielką natomiast zaletą holowników portowych jest ich zwrotność. Dobrze skonstruowany holownik tego typu zdolny jest zrobić obrót „w miejscu", t. zn. na powierzchni o średnicy niedużo większej od jego długości.

Rozpiętość mocy i wielkości jest bardzo duża. Spotkać można w porcie holowniki nieduże większe od motorówek, o długości poczynając od 10 m i mocy 60 — 80 KM. Służą one do przeholowywania barek, pontonów, tratew itp. Ich siła pociągowa nie sięga nawet dwóch ton. Najczęściej w portach spotykane są holowniki o mocy od 200 KM do 600 KM. Długość ich nie przekracza 40 — 50 m. Większych holowników portowych nie spotyka się, gdyż duże jednostki są niewygodne w basenach i kanałach, z powodu gorszych zdolności manewrowych.

HOLOWNIKI MORSKIE

Holowniki morskie różnią się od holowników portowych budową. Ponieważ przeznaczone są do żeglugi na pełnym morzu, posiadają odpowiednią konstrukcję i urządzenia, a więc — silny kadłub ze specjalnym uwzględnieniem dziobowej i rufowej jego części, stosunkowo wysokie burty i nadbudówki, więcej pomieszczeń dla załogi, która na holownikach pełnomorskich jest większa aniżeli na portowych, środki ratunkowe zgodnie z wymaganiami Międzynarodowej Konwencji o Bezpieczeństwie Życia na Morzu itp. Najbardziej jednak charakterystycznym dla holowników pełnomorskich jest bak (wzniesienie dziobowej części pokładu). Bak posiada każdy holownik morski, gdy tymczasem u holowników portowych prawie się go nie spotyka. Jest on ochroną pokładu i nadbudówki przed działaniem fal. Bak służy także do ochrony windy kotwicznej i ludzi przy niej pracujących. Na morskich holownikach buduje się czasami bak t. zw. „częściowy" w formie nawisu w dziobowej części pokładu, dochodzącego do burt i stewy przedniej holownika. Spełnia on tę samą rolę, co i normalny bak. Holowniki pełnomorskie budowane są przeważnie także jako statki ratownicze. Posiadają one duży zasięg pływania, sięgający do 12.000 mil morskich przy ekonomicznej szybkości. Maksymalna ich szybkość, o ile posiadają szybkoobrotowe silniki Diesla, sięga 15 — 17 węz-

Oto jak wyglądało holowanie statku w epoce żaglowców: rolę holownika spełniały szalupy, wiosła i mięśnie ludzkie.



Nowoczesny polski holownik morski — jednocześnie lodołamacz i statek ratowniczy — „Swarożyc". Bazuje on w porcie szczecińskim.



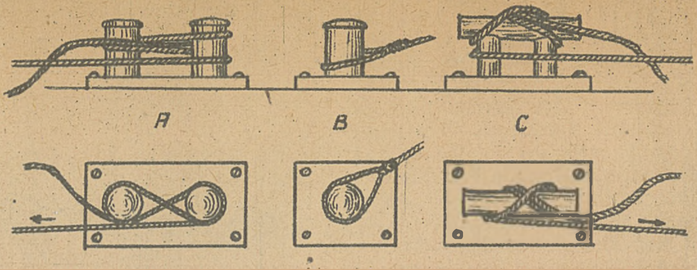
łów, jeśli natomiast są wyposażone w normalną maszynę parową, nie przekracza 12 — 13 węzłów. Holowniki takie zaopatrzone są w całkowity sprzęt ratowniczy i przeciwpożarowy, jak — pompy ratownicze, kompresory powietrzne, silne pompy ssące, pompy do podmywania gruntu, urządzenia nurkowe, pompy przeciwpożarowe oraz wszelkiego rodzaju gaśnice — pianowe, śniegowe i tetrowe. Duża część holowników morskich pływających po wodach, które zamarzają, posiada wzmocnienia przeciwlodowe i spełnia rolę lodołamaczy (np. polski pełnomorski holownik ratowniczy „Swarożyc").

Moc holowników morskich waha się od 500 KM do 4,000 KM. Najczęściej spotykane są holowniki o mocy 800 — 2,000 KM, a więc takiej, jaką posiadają na przykład oceaniczne drobnicowe. Porównanie to świadczy najdobitniej o mocy maszyn jaką te holowniki rozporządzają.

Holowniki o specjalnych przeznaczeniach mogą posiadać jeszcze większą siłę maszyn. Np. został swojego czasu zbudowany specjalny holownik „Bremse" do holowania celów artyleryjskich o sześciu maszynach łącznej mocy 26.000 KM! Maksymalna jego szybkość wynosiła 27 węzłów, z celem artyleryjskim — 23 — 24 węzły! Jest to jednak swego rodzaju fenomen, jakich w budownictwie holowników prawie się nie spotyka.

URZĄDZENIA HOLOWNICZE

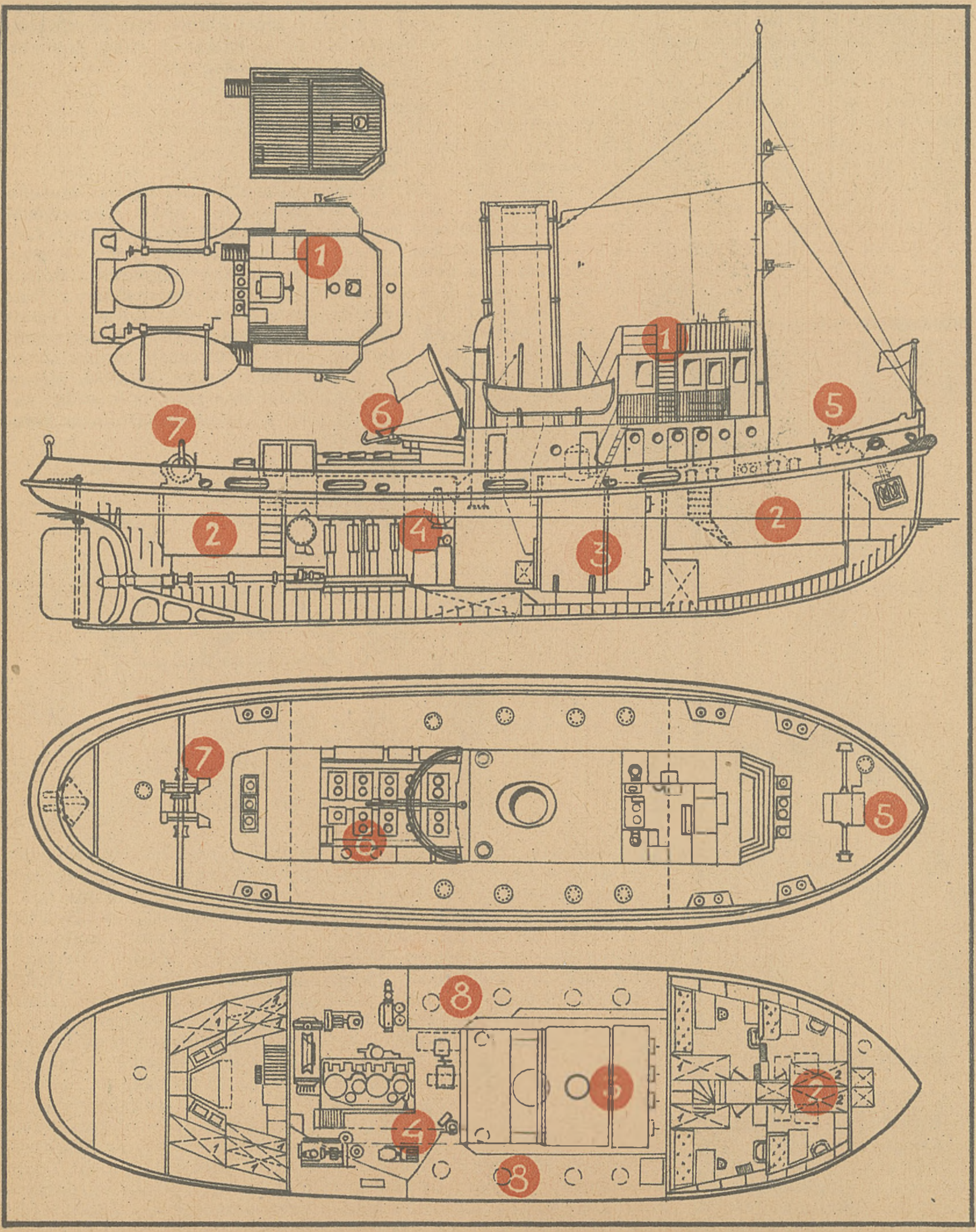
Jak już sama nazwa wskazuje — holowniki muszą posiadać odpowiednie urządzenia holownicze. Są to haki holownicze, polery podwójne i pojedyncze, kabestany mechaniczne, windy holownicze. Od ich jakości, ilości i rozmieszczenia zależy wygoda i bezpieczeństwo pracy. Holownik pracuje nie tylko ciągnąc, często też musi popychać dziobem. W tym celu górna część stewy przedniej z nadburciem zagięta jest do środka poto, by siła oporu działała nie na nadburcie, lecz na najsilniejszą część kadłuba — na wysokości pokładu głównego. Spotyka się również holowniki ze stewą przednią specjalnie przystosowaną do popychania barek. Holownik taki widoczny jest na zdjęciu... Kotwice holowników portowych wciągane są całkowicie do kluz kotwicznych, żeby przy otarciu się o burtę statku nie stracić ich, lub też nie uszkodzić burty obsługiwanej jednostki. W tym samym celu dookoła burt holownika zawieszony jest cały system odbijaczy, bądź to plecionych z lin, bądź to drewnianych lub gumowych ze starych opon samochodowych. Specjalnie troskliwie chronione są dziób i rufa.



rys. 1 Poler podwójny, poler pojedyńczy oraz knaga.

Z powodu innych nieco warunków pracy urządzenia holownicze na holownikach portowych różnią się trochę od urządzeń na holownikach morskich. W porcie holowniki muszą pracować na krótkich holach i w różnych położeniach: rufą, dziobem, burtą w burtę, nawet bokiem lub też popychać dziobem. Przy pracy w porcie do zamocowania holu bardzo często używa się knag oraz polerów podwójnych i pojedyńczych. Ich wygląd i sposób użycia wyjaśnia rys. 1. Zaletą polerów i knag jest to, że działanie ich jest stuprocentowo pewne i są tanie w urządzeniu; wadą natomiast — że są niewygodne w obsłudze i nie zapobiegają „sztywności" holu.

Najbardziej rozpowszechnionym i najwygodniejszym sposobem holowania jest holowanie rufą. Przy tym sposobie najczęściej używa się haków holowniczych, rzadziej— polerów pojedyńczych. Rozróżniamy trzy zasadnicze rodzaje haków: zwykłe, półautomatyczne i automatyczne ze sprężynowymi amortyzatorami lub bez nich. Haki są zamocowane możliwie w pobliżu środka ciężkości holownika na jego linii diametralnej i poruszają się po szynie w kształcie półkola lub wycinka elipsy po to, by przy zmianie położenia holownika względem holu hak mógł się obrócić razem z liną i przyjąć położenie równoległe do jej kierunku. Budowa haków zwykłych i półautomatycznych nie jest ciekawą, dlatego też od razu przejdziemy do haków automatycznych. (rys. 2). Haki automatyczne są to haki składane, które można w każdej chwili otworzyć i hol puścić. Przeważnie są one otwierane ze sterówki, dokąd przeprowadzona jest specjalna linka. Jak ważne są automatyczne haki może



NOWOCZESNY PAROWY HOLOWNIK O SILE 600 KM. 1 — pomost mieszczący sterownię, maszynkę sterową, ster ręczny (awaryjny); 2 — pomieszczenia załogi; 3 — kotłownia; 4 — maszynownia; 5 — winda kotwiczna; 6 — hak holowniczy; 7 — winda holownicza; 8 — zasobnie węglowe.

nam zobrazować następujący przykład: W końcu września roku 1925 w pobliżu wybrzeży niemieckich wszedł na mieliznę pewien angielski statek motorowy. Na pomoc przybył holownik niemiecki. W pewnej chwili, gdy statek został już ściągnięty na głębsze miejsce, holownik przypadkowo ustawił się prostopadle do holu i na skutek szarpnięcia — przewrócił się. Okazało się, że holownik nie posiadał automatycznego haku i nie mógł w ostatniej chwili rzucić holu. Wypadków takich można naliczyć dziesiątki.

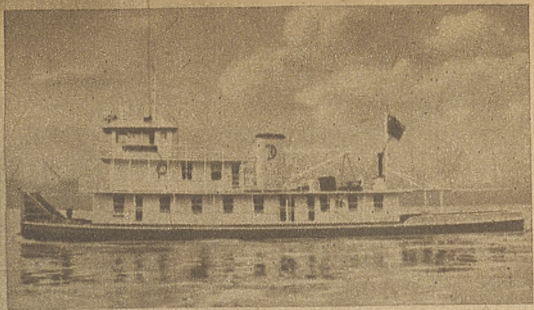
Haki holownicze bywają z amortyzatorami sprężynowymi lub bez. Amortyzatory sprężynowe łagodzą szarpnięcia, a tym samym zmniejszają możliwość zerwania liny holowniczej.

Jeśli chodzi o urządzenia holownicze przy holowaniu pełnomorskim, wysuwa się na czoło winda holownicza, która posiada wszystkie zalety, wymagane przy takim holowaniu i prawie całkowicie rozwiązuje zagadnienie „miękkości" holowania na fali. Napęd windy może być parowy wzgl. elektryczny. Zasada działania parowej windy holowniczej jest następująca: hol jest nawinięty na bęben windy. Gdy jego opór zaczyna wzrastać, bęben powoli się obraca i stopniowo popuszcza go. Na skutek zaś obrotu bębna windy, zawór doprowadzający parę coraz bardziej się otwiera, coraz większą jej ilość doprowadza i moc windy wzrasta. Winda linę będzie popuszczała do chwili, aż moc windy nie stanie się równa sile oporu liny. Przy zmniejszeniu siły oporu następuje proces odwrotny: bęben windy zaczyna nawijać linę, zawór zaś doprowadzający parę stopniowo zamyka się — do chwili ponownego zrównania się mocy windy z siłą oporu liny. Wahania owe dopuszczalne są w pewnych tylko granicach. Gdy siła oporu liny przekroczy te granice, winda zostaje automatycznie całkowicie zahamowana.

Czasami do automatycznych wind stosuje się dodatkowo amortyzatory hydrauliczne. Przez połączenie automatycznej windy z amortyzatorem można całkowicie zapobiec szarpnięciom powstałym wskutek działania fali.



Holownik portowy „Atlas" przy pracy w porcie gdańskim.



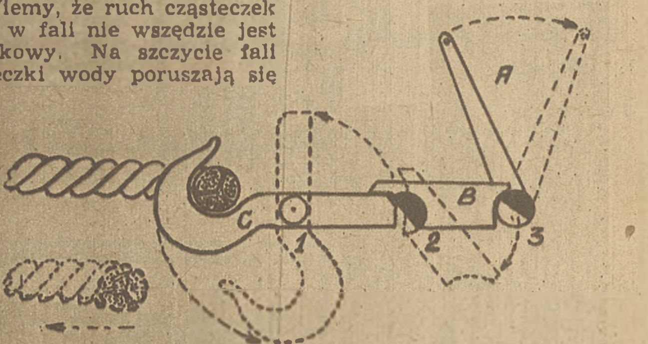
Typ holownika — popychacza, przystosowanego do popychania przed sobą barek rzecznych.

HOLOWANIE NA PEŁNYM MORZU

Nie wszystkie holowniki morskie posiadają automatyczne windy i trzeba przedsiębrać inne środki zapobiegawcze, by złagodzić i unieszkodliwić szarpnięcia na fali. W holownictwie morskim istnieją dwie zasady, których zawsze się należy trzymać bez względu na to czy hol jest zamocowany na haku, polerze, czy też na windzie holowniczej:

1. Długość holu powinna być podzielną przez długość fali tzn., że długość liny holowniczej musi być równa 1, 2 lub **3 całkowitym** długościom fali. A to dlatego, że wtedy oba statki równocześnie wznoszą się na wierzchołek fali wzgl. równocześnie opadają w dolinę. Wiemy, że ruch cząsteczek wody w fali nie wszędzie jest jednakowy. Na szczycie fali cząsteczki wody poruszają się równolegle do jej kierunku, w dolinie natomiast — w kierunku przeciwnym. Przypuśćmy teraz, że długość holu równałaby się 1,5 długości fali: jeden statek znajdowałby się na szczycie fali i byłby przez poruszające się cząsteczki wody popchnięty do przodu, drugi zaś w tym czasie pozostałby w dolinie i został przez cofające się cząsteczki wody przytrzymany. Powstałoby silne szarpnięcie w wyniku czego najprawdopobobniej lina łącząca oba statki zostałaby zerwana. Wchodzi tu również w grę różnica działania wiatru na statek znajdujący się na szczycie fali i w jej dolinie.

2. Lina holownicza powinna mieć taki zwis, by nawet przy silnym szarpnięciu nie wynurzyła się całkowicie z wody. Gdy lina ma zwis, jest ona wtedy elastyczna: może wyprostowując się zwiększać swoją długość i tym samym łagodzić szarpnięcia. Żeby spowodować zwis liny, stosuje się różne środki, jak zwiększenie jej ciężaru lub długości. W tym celu najczęściej z jednego końca holu doczepia się odcinek łańcucha kotwicznego długości 30 — 45 sążni, który powoduje pożądany zwis.



Ryc. 2 Automatyczny hak holowniczy.

* * *

Pojęcie portów i statków morskich jest nierozłączne z pojęciem holowników. Gdy się ma statki i porty — trzeba mieć i holowniki. Polska Ludowa równocześnie z flotą handlową odbudowała swoją flotę holowniczą, prawie całkowicie w czasie wojny zniszczoną. Mamy obecnie piękne dalekomorskie holowniki ratownicze, wyposażone w kompletny sprzęt ratowniczy i potężne pompy, jak „Swarożyc" czy „Herkules"; morskie holowniki ratownicze, jak „Bawół", „Żubr" i „Tytan"; holowniki portowe np. „Żbik", „Tarpan", „Ursus", „Bizon", „Dzik", „Łoś", „Tur", „Czapla", „Ibis" i całą masę mniejszych holowników portowych oraz holowników śródlądowych, holujących barki po naszych rzekach i jeziorach. Osiągięcia te w dziedzinie holownictwa zawdzięczamy Związkowi Radzieckiemu, który dopomógł nam materialnie i swoim ogromnym doświadczeniem. ZSRR jest bowiem posiadaczem największej na świecie floty holowniczej.

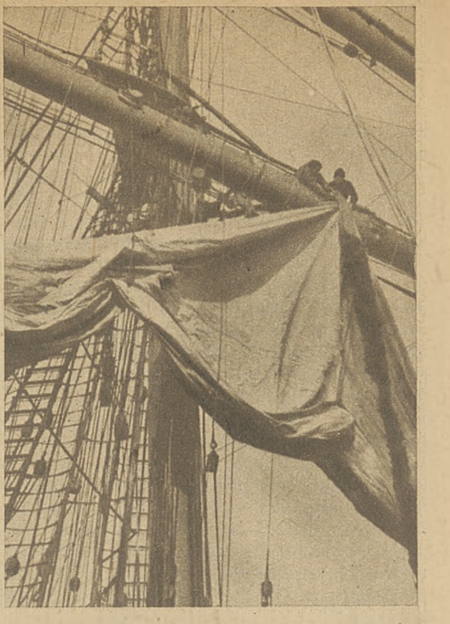
EDWARD SWIŁAS



Załogi wszystkich holowników obsługujących nasze porty biorą udział w socjalistycznym współzawodnictwie — walcząc zacięcie o palmę pierwszeństwa i tytuł najlepszej jednostki w danym kwartale. W jednym z ostatnich etapów współzawodnictwa zwycięstwo odniósł holownik „Bawół" z Gdańska. Wśród licznych nagród, jakie otrzymała zwycięska załoga, znajdowała się bogata biblioteczka do świetlicy statkowej (na zdjęciu).

fot. K. Komorowski

OPOWIEŚCI MASZTU



Starzy Czytelnicy „Młodego Żeglarza“ od kilku miesięcy wędrują po zakamarkach statków dawnych i nowych, przypatrując się wszystkiemu, co się nawinie przed oczy, czy to będzie kotwica, czy zwoje lin, urządzenie sterowe, czy też najróżnorodniejszy sprzęt nawigacyjny.

Na dzisiejszą i następne wędrówki po statkach zapraszamy wszystkich nowych Czytelników. Mamy jeszcze wiele do oglądania, zwłaszcza wewnątrz kadłuba. Ale zanim się tam zapuścimy, zawrzemy dziś bliższą znajomość z masztami a przy okazji także ze wszystkim, co ma z masztami jakiś związek.

OD UŁAMANEJ GAŁĘZI DO STALOWEJ KOLUMNY

Czy uwierzycie, że potężny stalowy maszt pochodzi od zwykłej gałęzi, którą sobie ułamał kiedyś jakiś pierwotny człowiek, aby zawiesić na niej skórę zdartą z upolowanej zwierzyny i w ten sposób wykorzystać powiew wiatru do posuwania po wodzie jego pierwotnej wydłubanej z wypalonego pnia łodzi.

To był pierwszy maszt i pierwszy żagiel. Zdarzenie to zostało odtworzone dzięki wyobraźni naszego rysownika na ilustracji 1.

Potem zamiast gałęzi używano solidnego pniaka, na którym zawieszono drąg poprzeczny zwany reją z umocowanym doń żaglem. Tak wyglądały maszty w starożytności (rys. 2). Maszty na statkach w średniowieczu (rys. 3) niczym się nie różniły, ustawiano je jednak po kilka, a przedni — zwany b u k s z p r y t e m — ukośnie. Na masztach umieszczano platformy dla łuczników. W dobie nowożytnej zaczęto budować coraz większe statki, co zmuszało do stawiania coraz wyższych i silniejszych masztów, niosących na sobie po kilka rej. Oczywiście nie można było robić ich z jednego pnia, to też przedłużano pień główny, zwany k o l u m n ą przez dostawienie nieco mniejszego drzewa — s t e n g i. Zdarzało się, że stengę przedłużano bramstengą, jak to widać na rys. 4. Wiązanie łączące kolumnę ze stengą nazwano m a r s e m, a połączenie stengi z bramstengą — s a l i n g i e m. Na wielkich żaglowcach XVII, XVIII i początków XIX wieku kolumna musiała być tak mocna, że jeden pień nie wystarczał i budowano ją z kilku obciosanych, dokładnie dopasowanych i połączonych ze sobą pni, które dla pewności związywano jeszcze linami lub otaczano żelaznymi obręczami (rys. 5).

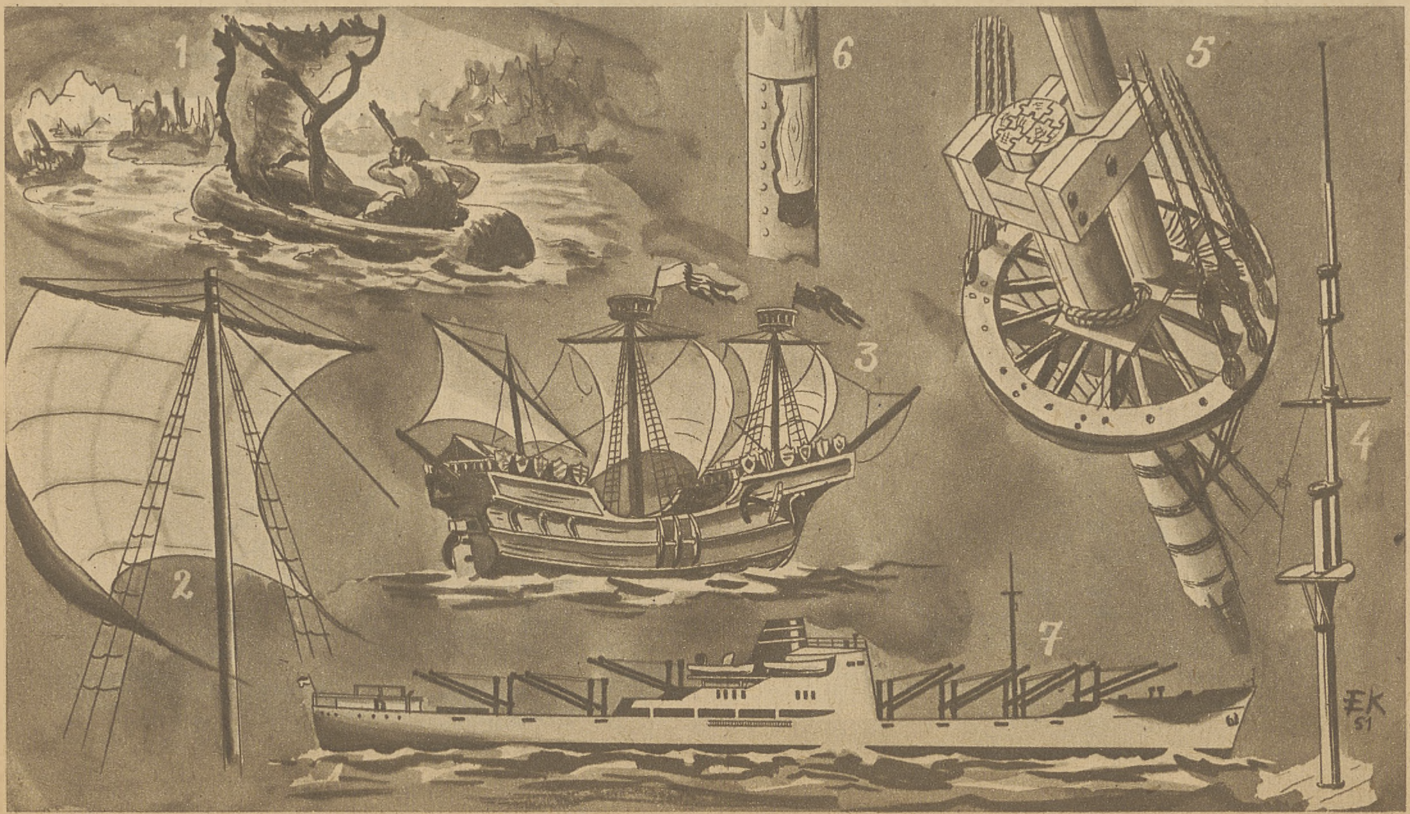
Wreszcie wiek XIX przyniósł zastosowanie żelaza i stali do budowania masztów. Robi się je obecnie z płyt stalowych, odpowiednio wygiętych i spawanych lub nitowanych ze sobą. Powstaje w ten sposób potężna rura o wielkiej wytrzymałości, a mimo to lżejsza i cieńsza od równie wytrzymałych masztów drewnianych. Robiąc kolumny stalowe — używano na stengi nadal drzewa, przy czym zdarzało się, że nie dostawiano stengi do kolumny, lecz wpuszczano ją w kolumnę (rys. 6). W ten sposób miał założone stengi „Zew Morza“.

Maszty na dawnych parowcach nie różniły się początkowo niczym od masztów żaglowców, ponieważ nosiły reje i żagle na wypadek, gdyby zawiodła maszyna. Ale w miarę rozwoju techniki maszyny stały się niezawodne i żagle okazały się zbyteczne. To też maszty skarłowaciały, uległy skróceniu i zmniejszeniu. Nieraz przybierają postać podwójnego masztu bramowego. Ilość ich zależy od liczby l u k ó w, tj. otworów do ładowania. Pomoc przy przeładunku jest bowiem obecnie głównym zadaniem masztu. Ostatnio buduje się nawet statki bez masztów, zastąpionych kilkoma małymi dźwigami (rys. 7).

Czyżby to przebiegnięcie jednym tchem przez dziesiątki wieków rozwoju masztu miało być opowieścią masztu? O nie. Przecież w błyskawicznym skrócie niepostrzeżenie przesunęły się przed naszymi oczyma setki tysięcy a może miliony masztów, które kiedyś istniały, służyły człowiekowi i stale udoskonalane — przekształcały się aż do obecnej postaci. Opowieści tych masztów czy też opowieści o losach tych masztów zapełniłyby tysiące tomów.

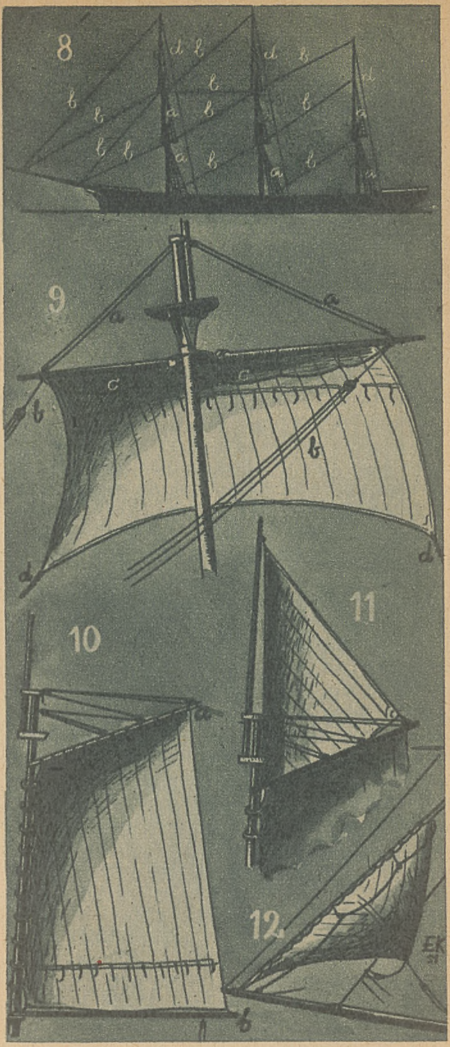
USKRZYDLONE STATKI

Żaglowiec posiada niewątpliwie skrzydła — płótna rozpięte na masztach tak przemyślnie, że chwytają podmuch wiatru i wykorzystują jego siłę do posuwania statku naprzód. Podmuch wiatru może przybierać różną postać: od lekkiego powiewu aż do hu-



raganowego uderzenia. Maszt żaglowca musi się oprzeć każdej, choćby największej zawierusze. Obciążony rejami, niosący „sztormowe" żagle — musi przetrwać nie tylko napór huraganowego wiatru, ale także pokonać drugie niebezpieczeństwo — gwałtowne przechyły na rozfalowanym morzu.

Moc i odporność konstrukcji masztowej daje stalowe olinowanie stałe. Są to *wanty* (rys. 8a) — solidne liny, które obciągają maszt do boków oraz *sztagi* (rys. 8b) — takie same stalowe liny, które trzymają maszt od przodu i tyłu. Wanty kolumn biegną od marsów do burt statku i zwykle są połączone cienkimi linkami, które tworzą drabinkę, umożliwiającą szybkie dostanie się marynarzy na maszt i reje. Wanty steng, czyli tzw. *stenwanty* biegną od szczytów steng do marsów i też są wykorzystane jako drabinki. Sztagi przedniego masztu, który nazywa się *fokmasztem*, biegną do dziobu statku, a sztagi stengi, ew. bramstengi — do bukszprytu. Sztagi te wykorzystane są do podnoszenia na nich trójkątnych żagli. Następny z kolei maszt główny czyli *grotmaszt* trzymany jest od przodu sztagami, z których jeden umocowany jest do pokładu a reszta do fokmasztu. Podobnie jest z trzecim masztem — *krojcmasztem*. Stengi i bramstengi łączone są poziomymi sztagami a także wzmocnione jeszcze jedną odmianą olinowania stałego — *pardunami* (8d), które biegną od szczytów steng i bramsteng do burt, nieco w tyle za wantami. Rys. 8 umiejscawia te wszystkie obco i tajemniczo brzmiące nazwy. Zapewne powiecie, patrząc na rysunek, że w gołych sterczących i obciągniętych linami drzewcach trudno dopatrzyć się skrzydeł. Jednak bądźcie cierpliwi — zaraz zawiesimy żagle i rozpoczniemy żeglugę, ale musimy najpierw zapoznać się z drzewcami, bez pomocy których skrzydła żagli nie mogą się rozwinąć.



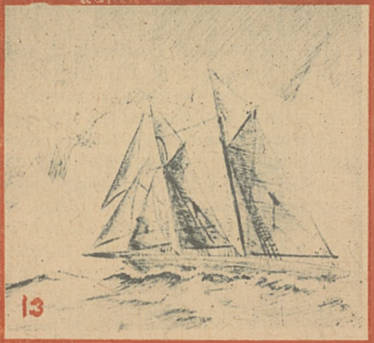
REJE I GAFLE

Reję już znamy. Może być ona albo na stałe umocowana na maszcie na specjalnym okuciu, lub podwieszona do pierścienia ochwytującego stengę lub bramstengę i przesuwana do góry lub na dół, tak jak pozwala na to długość stengi. Oba końce rei podtrzymywane są linami, które regulują jej poziome położenie. Są to *topenanty*. (9a). Na końcach rei umocowane są również liny tzw. *brasy* (9b), biegnące na pokład i służące do obracania rei w płaszczyźnie poziomej i odpowiedniego ustawiania jej zależnie od wiatru. Żagiel zawieszany na rei ma kształt prostokąta lub trapezu. Zwinięty — leży na rei, mocno przywiązany taśmami. Po rozwiązaniu ich przez marynarzy, którzy muszą dostać się na reję i poruszać na niej — opierając nogi o liny, zwane *pertami* (9c) — żagiel obciągany bywa w dół *szkotami* (9d), dociągającymi jego dolne reje do niższej rei lub też nad pokład. Wypełnia się wtedy wiatrem i staje się właśnie „skrzydłem" statku.

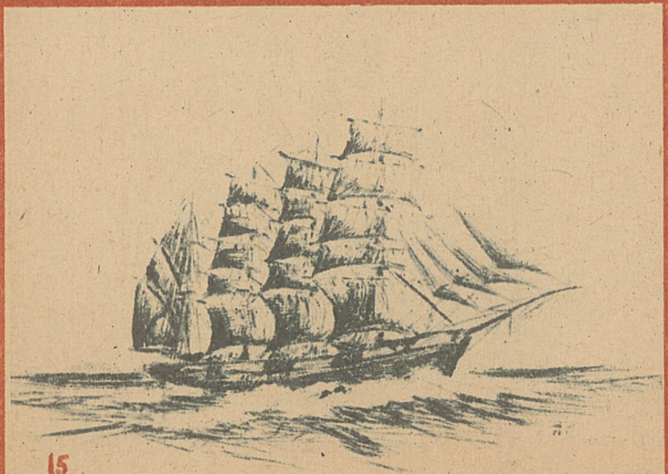
Gafel (10a) zaczepiony jest przy maszcie nie swym środkiem jak reja, ale jednym końcem. Drugi koniec może swobodnie odchylać się na boki. Czworokątny, ukośny żagiel gaflowy jedną krawędzią biegnie wzdłuż masztu, drugą — wzdłuż gafla, trzecią — wzdłuż *bomu* (10b), tj. drzewca poziomego, umocowanego przy maszcie podobnie jak gafel. Zwija go się — spuszczając na dół gafel i układając fałdy płótna między bomem i gaflem. Rozwinięty — staje się skrzydłem statku, dającym mu pęd w obranym kierunku. Gafel pozwala na podnoszenie jeszcze innego rodzaju żagla — trójkątnego topsla, wypełniającego przestrzeń między gaflem i masztem (rys. 11). Na rys. 12 widzimy jeszcze jeden typ żagla — *sztaksel* podnoszony na sztagu.

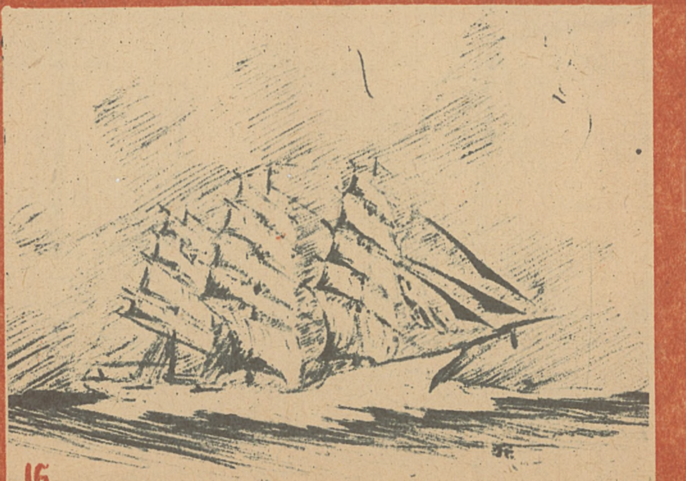
ŻAGLOWCE, KTÓRE MOŻEMY OGLĄDAĆ

Typ żaglowca rozpoznaje się wg. ilości masztów i sposobu podnoszenia żagli. Na rys. 13 — 18 przyjrzyjmy się współczesnym nam żaglowcom, z których niejeden Czytelnicy nasi widzieli lub zobaczą, niech więc umieją bez-









błędnie rozpoznać typ, spojrzawszy uważnie na maszty.

Z bliskich nam żaglowców wymienimy na pierwszym miejscu szkolny 4-masztowiec radziecki „Admirał Kruzensztern" (rys. 15). Jest to b a r k, bo posiada na tylnym maszcie ożaglenie gaflowe, a na pozostałych reje. Barki mogą być 3, 4 i 5-ciomasztowe. Natomiast dwumasztowiec tego typu będzie nosił nazwę b r y g a n t y n y.

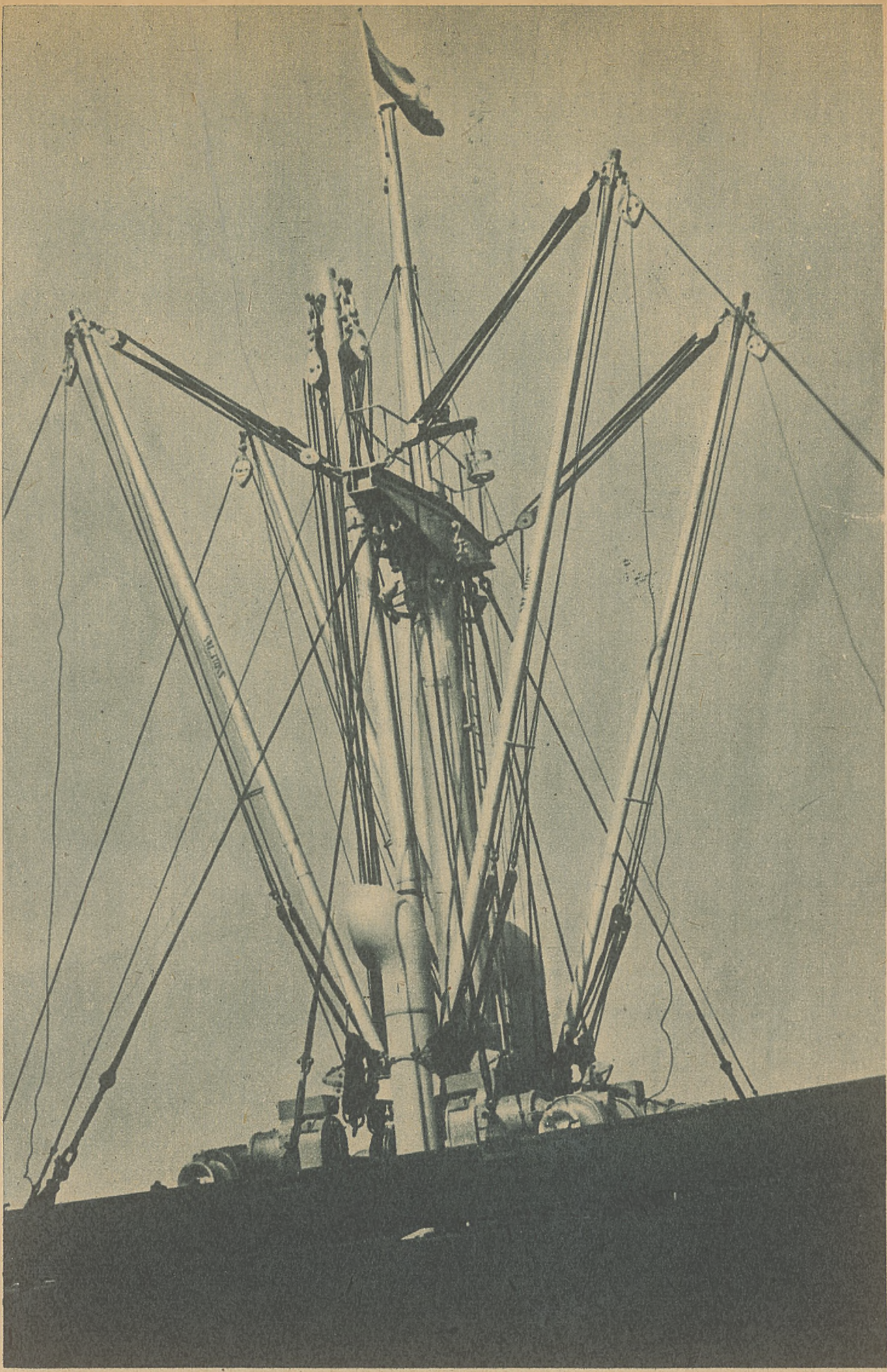
F r e g a t ą, czyli statkiem o wszystkich masztach urejonych jest nasz „Dar Pomorza" (rys. 16). Nie zmienia tego fakt, że na tylnym maszcie oprócz rej posiada gafel. Fregaty podobnie jak barki mogą być 3, 4 i 5-masztowe. Dwumasztowiec z rejami będzie nosił nazwę b r y g u. Inny szkolny statek radziecki „Profesor Wize" (rys. 17) jest przykładem b a r k e n t y n y, tj. odwrotności barku. Tu tylko przedni maszt ma reje, a pozostałe noszą żagle gaflowe. Jeżeli żaglowiec nie ma rej i podnosi żagle na gaflach — nazywa się s z k u n e r e m. Szkunery mogą mieć 2 do 7 masztów. Przykładem trójmasztowego szkunera jest okręt szkolny polskiej Marynarki Wojennej „Iskra" (rys. 18). Nie zmienia tego fakt, że na przednim maszcie posiada „Iskra" jedną reję, na której zawieszony jest pomocniczy żagiel. Dwumasztowym szkunerem jest PCWM-owski „Zew Morza" (rys. 13).

Natomiast nie jest szkunerem „Młoda Gwardia" Ligi Morskiej (rys. 14). Spytacie się, dlaczego? Otóż dwumasztowy szkuner ma tylny maszt, jeżeli nie większy, to przynajmniej równy przedniemu. A na „Młodej Gwardii" tylny maszt jest mniejszy. Żaglowiec z takim omasztowaniem nazywamy k e c z e m.

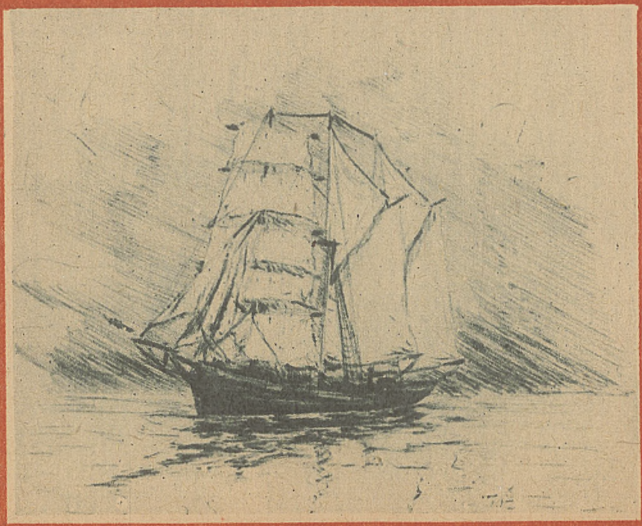
MASZT ZLEKCEWAŻONY PRZEZ POETÓW

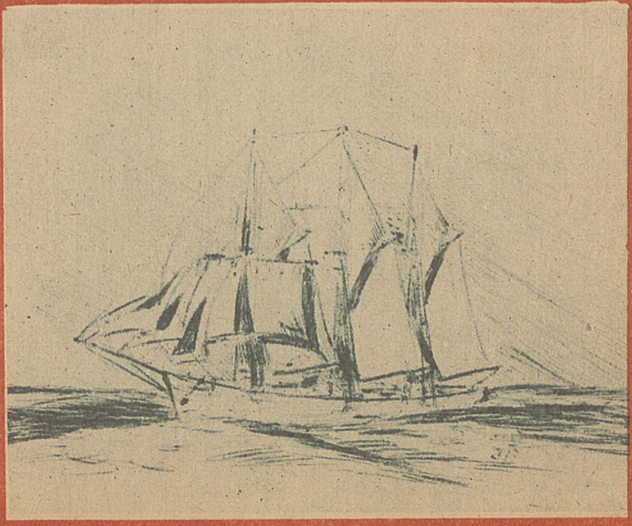
Maszty żaglowców były zawsze natchnieniem poetów, którzy opiewali „piramidy białych płócien", „wydęte piersi żagli", śpiew wiatru w olinowaniu lub „ciszę i dostojeństwo sunącego przez morze żaglowca". Trudno dziwić się temu, bo żaglowiec urzeka swoim pięknem i mimowoli w rozpiętych na masztach płótnach dostrzega się skrzydła.

Od masztów parowca poeci odwrócili się ze wzgardą: bo to ani białych piersi, ani dostojeństwa piramidy, ani nawet wiatr nie ma na czym śpiewać. Stoi nagie maszcisko, którego monotonię przerywa tylko szczątkowy mars (rys. 19). Po parę want biegnie do burt, a jeden sztag do przodu. W dole b u m y



OTO JAK WYGLĄDA MASZT NA WSPÓŁCZESNYM DROBNICOWCU.
fot. K. Komorowski





i to wszystko. Nie zraźmy się jednak tym lekceważeniem i przyjrzyjmy się współczesnemu masztowi nieco bliżej. Przede wszystkim warto zdać sobie sprawę z tego, jakie zadanie ma on spełniać. Oczywiście nie będzie nasz maszt nosił żagli, choć w wyjątkowych wypadkach może zajść potrzeba zawieszania na nim prowizorycznego żagla z brezentu dla ułatwienia sterowania w sztormie, głównym jego zadaniem jest obsługa ładunku w takich sytuacjach, kiedy nie można liczyć na dźwigi portowe. A więc przy przeładunku w małych portach, na redzie, przy przeładunku na barki lub z barek, itp. Dlatego maszty na parowcach stawiane są w pobliżu luków i wyposażone w bumy (przypominające bomy przy ożaglowaniu gaflowym). Bumy, dające się jednym końcem dowolnie podnosić na linie zwanej **topenantem**, spełniają rolę dźwigów. Podniesiony bum mocuje się w dowolnym położeniu przy pomocy 2 **gaj**. Na końcu bumu zawieszony jest blok, przez który przebiega lina nazywana **renerem**, zakończona hakiem do podwieszania ładunku a drugim końcem nawinięta na bęben windy ładunkowej ustawionej pod masztem, osobno dla każdego bumu. Te proste urządzenia wystarczają całkowicie, aby przy ich pomocy napełnić lub opróżnić ładownie.

Poza tym maszt spełnia także inne zadania. Zawiesza się na nim anteny radiowe, umieszcza się światła pozycyjne, aby były widoczne z daleka, mocuje się też u szczytu linki sygnałowe do podnoszenia flag sygnałowych.

Czasami maszt spełnia całkiem niezwykłe zadanie. Np. przez stalową rurę masztu wyprowadza się rurę wydechową silnika spalinowego, komin kuchni lub wykorzystuje się ją jako wentylator, dostarczający świeżego powietrza do kadłuba statku.

PIĘKNO PRACY

Przyjrzyjcie się zdjęciu. Czyż zlekceważony przez poetów maszt nowoczesny nie jest piękny?

Piękno, drzemiące w nieruchomym tworze, wyzwala się i potęguje, gdy zaczyna on działać, wykonując swoje zadanie. Wtedy podziwiamy całość, jaką tworzy zespół ludzi, operujących powierzonym im narzędziem i z satysfakcją obserwujemy, jak w naszych oczach wykonuje się cząstka wielkiego planu pracy, który zespala i harmonizuje wysiłki całego społeczeństwa.

Przyglądamy się wyładunkowi wykonywanemu przy użyciu bumów (rys. 19—22). Spodziewaliście się pewno, że bumy będą w ciągłym ruchu — tak jak dźwigi lądowe — pochylając się nad otworem luku, wyciągając brzemię ładunku, przenosząc je za burtę i opuszczając na wskazane miejsce. Takie postępowanie byłoby zbyt marudne i wyczerpujące dla obsługi.

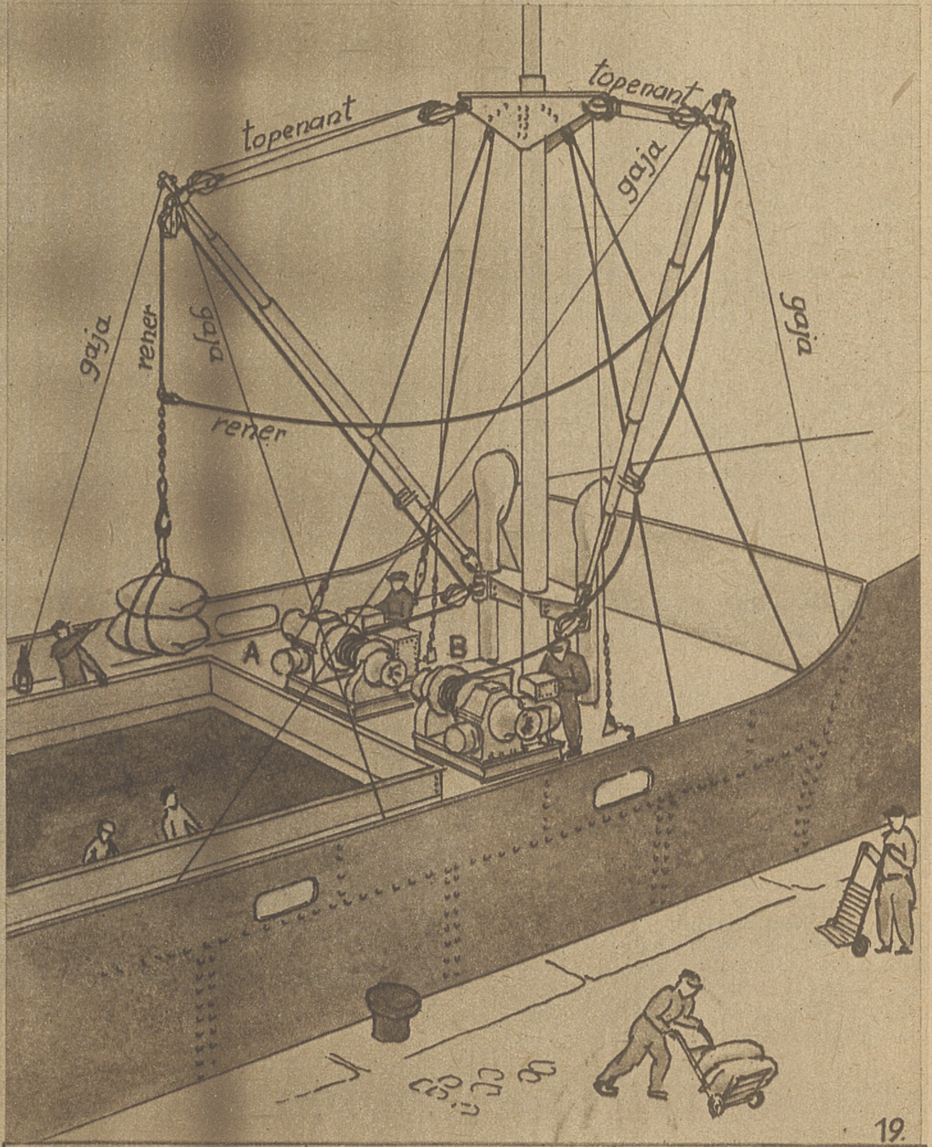
To też robotnicy przeładunkowi operując 2 bumami uprościli sobie zadanie. Oba bumy zostały unieruchomione. Bum A ustawiono wprost nad otworem luku i zamocowano obciągnięte gaje, bum B unieruchomiono gajami wystawiwszy go poza burtę. Oba renery zostały połączone i pracują na zmianę.

Kiedy jeden z robotników, tzw. lukowy, który stoi przy luku, obserwuje pracę ładowni, zauważy, że porcję ładunku założono na hak — da znak koledze obsługującemu windę A, żeby włączył bęben nawijający rener A. Wyluzowany rener B równocześnie nawija się też na windę B, ale nie naprężając go. Dopiero kiedy ładunek znajduje się nad lukiem, rener B zostaje wybrany na sztywno, a rener A powoli zwolniony. Ładunek zawiśnie na renerze A i B (rys. 21) a następnie zawiśnie tylko na renerze B (rys. 22) i przesunie się swym ciężarem poza burtę. Oczywiście nie może rozkołysać się, czemu przeciwdziała się przez uważne stopniowe popuszczanie reneru A. Wystarczy następnie uruchomić w odwrotnym kierunku bęben windy B, aby ładunek osunął się w dół na przygotowane miejsce. Następnie wybiera się oba renery, luzując zaraz B, aby hak zawisł na renerze A nad lukiem i opuścił się do ładowni po nową porcję towaru.

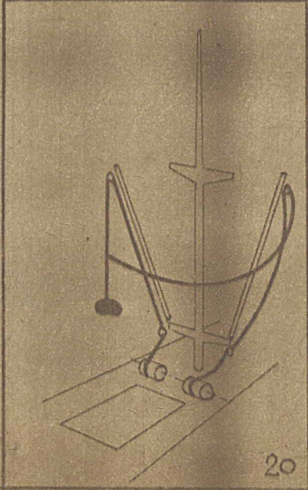
Przy skrzypieniu bloków, szumie i terkocie wind i w normalnym hałasie portu dokonuje się przeładunek. Po jego zakończeniu przy pomocy bumów zakrywa się luki pokrywami, następnie luzując topenanty opuszcza się bumy do poziomu i mocuje, aby na fali nie zaczęły przewalać się nad pokładem, porządkuje liny i zabezpiecza windy. Często czynności te wykonuje się już po odbiciu od nabrzeża, aby nie tracić czasu.

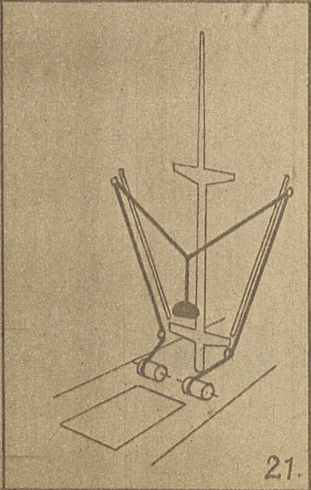
Maszty wypoczną do następnego portu, wsłuchując się w drodze w ciche brzęczenie drutów zawieszonej na nich anteny i rzucając w mrok przed dziobem białe światła latarń pozycyjnych.

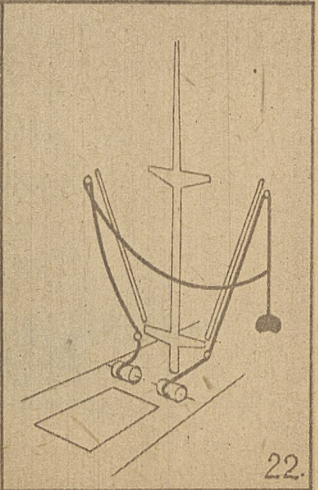
SEL.



19.


20


21.


22.

ZADANIE DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW (3)

Okazało się, że Czytelnicy „Młodego Żeglarza" nie tylko potrafią manewrować statkiem, mijać drugi i dobijać do nabrzeża (zadanie 1), ale także pewnie nawiązują, określają pozycję z namiarów i orientują się dobrze na mapie morskiej (zadanie 2). Możemy więc z kolei bez obaw powierzyć im dozór sprzętu ładowniczego. Znajdujemy się znowu na tym samym statku, którego pozycję określamy w zadaniu 2. Tak jak obliczaliśmy — po zwrocie o godz. 3,30 o 20° w prawo na kurs 170°, minięciu pławy dzwonowej i przejściu toru wodnego na zmniejszonych obrotach — o godz. 4.30 znaleźliśmy się między falochronami portu B. Jeszcze trochę czasu zajął nam manewr dobijania i cumowania, potem odbyła się odprawa portowa a obecnie szykujemy się do rozładowania. Port jest mały i kilka jego dźwigów zajętych jest przeładunkiem, to też żeby na nie nie czekać, rozładujemy się przy pomocy własnych bumów. Robotnicy portowi przyjdą dopiero o godz. 8.00. Załoga spieszy się, żeby statek całkowicie przygotować na czas. Zdjęto więc brezenty z luków, przygotowano i sprawdzono windy, odkryto przykrywy z luków. Podniesiono bumy przy pomocy topenant i ustawiono je w gotowości do pracy. Bum lewy — nad środkiem luku, unieruchomiony parą gaj umocowanych po lewej i prawej burcie, bum prawy — wysunięty za burtę i utrzymywany w tej pozycji gają biegnącą w kierunku dziobu i gają biegnącą w kierunku rufy. Połączono oba renery i założono na krótkim łańcuchu hak. Wszystko jest już gotowe i wygląda zupełnie tak samo, jak na rysunku 19 (na str. obok).

Tobie, Czytelniku, przypadło zadanie sprawdzić, czy wszystko jest umocowane jak należy. Dobrze się stało, bo jednak umocowanie jednej z gaj obluzowało się i na pewno puściłoby w czasie pracy, gdyby nie zostało to w porę poprawione.

To drobne zdarzenie nasunęło nam pewną myśl. Kiedy gaje naprężają się najwięcej? Przyjrzawszy się rysunkom obok (20—22) odpowiemy bez wahania, że największe naprężenie gaj występuje wtenczas, kiedy ładunek zawieszony jest na obu naprężonych renerach a więc w momencie kiedy wysunął się z luku i unosi się nad pokładem jak to widać na rys. 21.

Odpowiedzcie teraz na dwa pytania:

1) Co się stanie z ładunkiem, zawieszonym na haku i znajdującym się nad pokładem jak na rys. 21, kiedy pęknie lewoburtowa gaja lewego bumu? Komu wtedy spośród osób zajętych przy przeładunku grozić może niebezpieczeństwo?

2) Co się stanie w identycznej sytuacji jak w pytaniu 1) z tą różnicą, że pęka dziobowa gaja prawego bumu. Komu teraz grozi niebezpieczeństwo?

Znalezienie odpowiedzi na powyższe dwa pytania stanowi dopiero pierwszą część naszego zadania.

Chcemy bowiem wypróbować także Wasze umiejętności rozróżniania różnych typów współczesnych żaglowców.

Zebrało się pewnego razu 6 młodych marynarzy, w tym 2 radzieckich. Każdy z nich przeszedł przez szkolenie na jakimś żaglowcu. Jeden kolega radziecki pływał na 4-masztowym barku „Admirał Kruzensztern", a drugi na barkentynie „Profesor Wize". Spośród Polaków jeden przeszedł zaprawę żaglową na ORP „Iskra", drugi na fregacie „Dar Pomorza", trzeci na „Zewie Morza". Wreszcie czwarty z nich — aktywista z Ligi Morskiej odbył rejs na „Młodej Gwardii". Gawędzili sobie na różne tematy, wreszcie zaczęli mówić o swej pracy na pokładzie żaglowca. Udało nam się zanotować po jednej wypowiedzi każdego z nich, które przytaczamy dosłownie, numerując kolejno od 1) do 6). Zadaniem Czytelników jest odgadnąć, na jakim statku pływał każdy z sześciu rozmawiających, dopisując przy każdym n-rze wypowiedzi nazwę odpowiedniego żeglowca.

A oto co mówili młodzi marynarze:

1) — Nasz kapitan ma zwyczaj częstego zmieniania przydziału żeglarzy do wacht. Chodzi mu o to, żeby każdy nauczył się obsługiwać wszystkie liny. Mnie ostatnio przydzielił do wachty, która przy manewrach obsługuje grotmaszt. Musiałem się porządnie napracować przy linach. Poprzednio miałem przydział na rufę, a tam podnoszenie żagli szło znacznie lżej. Nic to zresztą dziwnego, bo przecież tam wszystko jest mniejsze i lżejsze.

2) — A ja właśnie odczułem co innego. Poprzednio byłem w wachcie obsługującej grotmaszt na rufie. Trzeba się było dobrze namęczyć przy podnoszeniu żagli a również przy zwijaniu i układaniu płótna na długim, wysoko nad pokładem zawieszonym, bomie. Skoro się znalazłem przy obsłudze fokmasztu, wszystko wydało mi się o wiele łatwiejsze i idzie jak z płatka.

3) — Na naszym statku, koledzy, właśnie wachta obsługująca fokmaszt ma najwięcej roboty. Pozostałe dawno skończą pracę przy swoich masztach, a ci od fokmasztu jeszcze coś tam mocują na rejach.

4) — A u nas najlżej jest na rufie. Zawsze pierwsi mamy żagle zwinięte i liny ułożone i nasz oficer wachtowy przydziela nas do pomocy innym wachtom. Wbiegamy więc po drabinkach wantowych na maszty i pomagamy innym przy zwijaniu żagli.

5) — Na naszym statku wszystkie wachty mają tę samą pracę i najczęściej jednocześnie kończą zwijanie żagli i potem na wyścigi wracają na pokład.

6) — Przyznacie mi, koledzy, że u nas zrzucenie żagli odbywa się najszybciej — najpierw trzeba tylko zwinąć wszystkie 3 topsle, a potem gafle równomiernie suną na dół...

Dla uważnego Czytelnika Opowieści masztów" rozpoznanie, o który statek chodzi w każdej z wypowiedzi — nie powinno sprawić żadnych trudności.

Zwięzłe odpowiedzi na oba pytania I części i 6 nazw żaglowców odpowiednio ponumerowanych — jako odpowiedź na II część zadania — nadsyłać należy najlepiej na karcie pocztowej do dnia 15 marca br. pod adresem: „Młody Żeglarz", Gdynia, al. Zjednoczenia 3 (Zadanie 3) — podając swój adres, wiek i wykształcenie. Za najlepsze rozwiązania przyznane będą drogą losowania nagrody książkowe.

ROZWIĄZANIE ZADANIA Nr 1

W n-rze 11 (listopadowym) ogłoszone było zadanie 1 dla chętnych Czytelników, którego prawidłowe rozwiązanie brzmi następująco:

Statek A przede wszystkim zmniejsza szybkość. Sternik na statku A skręca niezwłocznie w prawo, obracając w prawo koło sterowe. Po wyminięciu statku B, za jego rufą skręca w lewo, obracając kołem sterowym w lewo, a następnie steruje w kierunku do nabrzeża mniej-więcej na pachołek Nr 5. Zatrzymując maszyny statek wolno podchodzi do nabrzeża. Przy pomocy rzutki zostaje podany na ląd szpring, który zakłada się na pachołek 5. Kiedy statek oprze się o nabrzeże, zostaje uruchomiona śruba „wolno naprzód", a ster położony na lewą burtę. Prąd wody, wytwarzanej obrotami śruby stojącego statku, uderza na płaszczyznę pióra steru i spycha rufę w prawo na nabrzeże. Kiedy statek przylgnie całą burtą, chronioną odbijaczami, do nabrzeża — zakłada się cumy — dziobową na pachołek 6, rufową na pachołek 3 oraz szpring rufowy na pachołek 4.

Statek został zacumowany.

Jeżeli któremuś z nowych Czytelników rozwiązanie powyższe wyda się niezrozumiałe, to niech przeczyta dokładnie treść zadania w n-rze 11, przyjrzy się rysunkowi i zapozna się z artykułami „Opowieść koła sterowego" w tymże n-rze oraz „Opowieść lin" w n-rze 9. Wtedy wszystko wyda się jasne.

Z pośród nadsyłających dobre odpowiedzi nagrodę w postaci książki wylosowali:

Fijałkowski Andrzej (18 lat) z Piotrkowa,
Matowek Stanisław (16 lat) z Łękawicy,
Mielniczek Eugeniusz (16 lat) z Ubocza,
Ruszczyński Jarosław (16 lat) ze Śremu,
Trusiewicz Gerard (14 lat) ze Słupska.

Nagrody wysłane zostały pocztą.

Na liczne zapytania, dołączone do rozwiązań a dotyczące przede wszystkim szkolnictwa morskiego, nie możemy nic nowego zakomunikować jak to, co ogłoszono było dotychczas.

Na zapytania inne udzielamy odpowiedzi poniżej:

Kłósak Tadeusz, Ostrów Wlkp. — do umocowania statku przy nabrzeżu konieczne jest założenie 2 cum i 2 szpringów.

Mieczkowski Waldemar, Góra Śląska — gdy 2 statki płyną kursami przecinającymi się pod kątem prostym, ustępuje z drogi ten, który widzi drugi statek z prawej burty. Jeżeli statek ma zepsuty ster — wywiesza odpowiedni sygnał i inne statki omijają go z daleka.

Korczakowski Jacek, Świder — „Statek Derbent" jest tanią książką, dostać ją można w każdej księgarni.

Cuban Tadeusz, Częstochowa — „Historia podwodnego pływania" jeszcze się nie ukazała.

Mazurkiewicz Florian, Pałeh — Skrót m/s oznacza motor ship — motorowiec, s/s — steam ship — parowiec.

Drelliszak Zbigniew, Tczew — w sprawie kupna książki zwróćcie się do miejscowej księgarni.

ROZWIĄZANIE ZADANIA 2

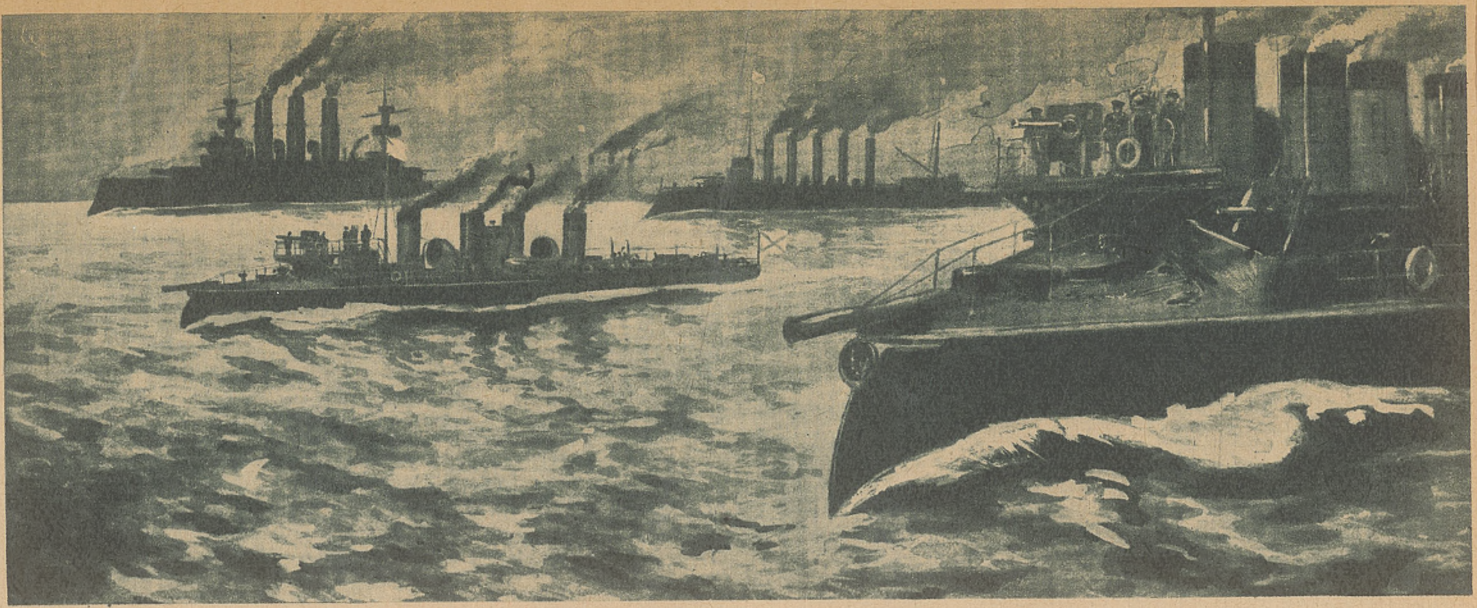
Prawidłowe odpowiedzi na 3 pytania brzmią następująco:

1) Od pozycji określonej z namiarów o godz. 3,30 do pławy dzwonowej płyniemy kursem 170°.

2) Od pierwotnego kursu musieliśmy skręcić o 20° w prawo

3) Między falochrony portu B wpłyniemy o godz. 4,30, mając do przebycia odległość 6 mil do pławy (zużyjemy na to 30 minut przy szybkości 12 węzłów) i 3,5 mil od pławy do wejścia, co nam zajmie również 30 minut przy szybkości zmniejszonej do 7 węzłów.

Ponieważ w dniu oddania numeru do druku nie minął jeszcze termin nadsyłania odpowiedzi — lista nagrodzonych zostanie ogłoszona w następnym numerze.



TWÓRCY ROSYJSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO

Wiele pomysłowości i pracy włożyli rosyjscy uczeni, inżynierowie, wynalazcy oraz racjonalizatorzy — w tworzenie rodzimej techniki wojennej, zarówno na lądzie, jak i na morzu.

W dziedzinie tej — nikt nigdy nie pomagał Rosji. Rozwój rosyjskiej myśli wojenno-technicznej nie leżał w interesie obcokrajowców. Stosunkom swoim z Rosją — zagranica nadawała zawsze charakter komercyjnych, handlarskich tranzakcji, które przynosiły Rosji znacznie więcej szkody niż korzyści. A jednak — wbrew temu oraz na przekór przeciwdziałaniu carskich urzędników i obszarniczo-burżuazyjnych potentatów, nie uznających wszechstronnego geniuszu ludu rosyjskiego, twórczość jego jaskrawo ujawniła się i w dziedzinie techniki wojennej. Rosjanom należy się prawnie honor inicjatorów oraz twórców wielu nowych środków walki i obrony, a naród radziecki z dumą szanuje imiona rosyjskich uczonych oraz wynalazców, którzy ugruntowali sławę nauki rosyjskiej w ciężkim okresie caratu.

W roku 1719 na ręce Piotra Pierwszego nadeszła suplika, w której podmoskiewski chłop Jefim Nikonow prosił cara o zezwolenie na zbudowanie takiego okrętu bojowego, który będzie zdolny podchodzić nieprzyjacielskie jednostki „pod samo dno i rozbijać chociażby dziesięć albo dwanaście fregat". Piotr zawezwał Nikonowa do Petersburga i rozkazał mu przystąpić do pracy „w ukryciu przed cudzym okiem". Po roku — Nikonow demonstrował już model, który pomyślnie wykonywał zadziwiające ewolucje, trzymał się na wodzie, zanurzał na żądaną głębokość, poruszał pod wodą i wynurzał się na powierzchnię.

Piotr rozkazał przystąpić do budowania statku podwodnego naturalnej wielkości, a w r. 1722, w obecności cara, skonstruowana przez Nikonowa pierwsza w świecie łódź podwodna została wodowana. Niestety — podczas wodowania zdarzyła się awaria: łódź przedziurawiła dno o kamienie, zaczęła napełniać się wodą i musiała być niezwłocznie wyciągnięta na ląd. Piotr rozkazał Nikonowi naprawić uszkodzenie, poradził wzmocnić część denną i dodając otuchy zgnębionemu konstruktorowi srogo zakazał, „aby nikt mu nie przypisywał winy niepowodzenia".

Do naszych dni zachowały się dokumenty udowadniające, że „potajemny okręt" został pomyślnie wyremontowany i w roku 1724 przed powtórnym wodowaniem już był uzbrajany w „działa ogniowe". Lecz niespodziewanie Nikonow zmarł, wkrótce zmarł i Piotr a „potajemny okręt" wciągnięto do szopy „od cudzego oka, pod wzmocnioną wartę aż do rozporządzenia..." Rozporządzenie nie ukazało się, a pierwsza na świecie łódź podwodna przeznaczona do aktywnych działań bojowych została zapomniana, z biegiem lat ulegając zniszczeniu.

Zapomniano o niej, zapomniano o jej wynalazcy, a jednak pierwszeństwa skonstruowania łodzi podwodnej nikt Rosji odebrać nie może. Drugi okręt podwodny po upływie 110 lat ukazał się znowu w Rosji. Zbudował go generał-adiutant A. A. Szylder.

Od roku 1834 po Zatoce Fińskiej w ciągu czterech lat pływał przedziwny okręt podwodny, w kształcie znitowanego kadłuba metalowego z dwiema wieżami, zamykanymi hermetycznymi pokrywami. W specjalnych wgłębieniach dna znajdowały się czterdziestopudowe balasty, które za pomocą łańcuchów opuszczały się na dno, pozwalając tym samym okrętowi wynurzać się. Jednostka ta była również zaopatrzona w rurę ze szkłami pryzmatycznymi — pierwowzór współczesnego peryskopu. Zapas powietrza wewnątrz okrętu pozwalał dwunastoosobowej załodze na jednogodzinny pobyt pod wodą. Okręt uzbrojony był w miny i rakiety, dopalanie, których odbywało się elektrycznie, przy pomocy baterii galwanicznych.

Jednakowoż i ten okręt podwodny, będący jak na owe czasy wybitną budowlą techniczną, nie zwrócił na siebie uwagi „wyższej sfery". „Dziwak - generał", jak nazywano konstruktora w carskim orszaku, pozostawiony samemu sobie kontynuował pracę na własny koszt i ryzyko. Uporczywie szukał dla swego okrętu jakiegoś silnika. Okręt ten bowiem uruchamiany siłą mięśni marynarzy poruszał się pod wodą z szybkością nie przekraczającą jednego kilometra na godzinę. Konstruktor robił doświadczenia nad zastosowaniem mechanicznej „śruby archimedesowej", lecz znalazł się bez środków pieniężnych i był zmuszony pozostawić swą myśl niezrealizowaną. Napęd śrubowy ukazał się na okręcie podwodnym dopiero po czterdziestu pięciu latach i znów był to rosyjski okręt podwodny. Od roku 1879 pięćdziesiąt jednostek pierwszej na świecie floty podwodnej krajało wody Zatoki Fińskiej.

W dziedzinie budownictwa okrętowego, tak jak i w innych sprawach państwowych, krótkowzroczność, tępota i zdrada kliki carskiej bezlitośnie gnębiła twórcze siły narodu.

W połowie ubiegłego stulecia we wszystkich krajach świata jedynym sposobem wyrobu pancerza okrętowego było kucie płyt żelaznych ciężkimi młotami parowymi. W roku 1856 majster Wasyl Piatow ze Złotousta po raz pierwszy w świecie zastosował nowy sposób wyrobu pancerza okrętowego — przez prasowanie stalowych płyt ciężkiej wagi i grubości do 4,5 cali — między obracającymi się walcami.

Oprócz znacznego uproszczenia wyrobu i dużej technicznej przewagi, metoda Piatowa zapewniała także ogromne korzyści ekonomiczne, uwalniając Rosję od konieczności importowania kosztownego pancerza kutego.

W roku 1859 Piatow demonstrował swój wynalazek „uczonemu" Komitetowi Ministerstwa Marynarki i osobiście generałowi - admirałowi floty Wielkiemu Księciu Mikołajowi Konstantynowiczowi. Jedynie na podstawie orzeczenia, że „wyrób grubego żelaza za pomocą zgniatających walców Piatowa bez użycia młota parowego, który jak wiadomo jest uznany wszędzie za granicą, jest nowatorstwem nie potwierdzonym doświadczeniem" — Komitet i Wielki Książe zwątpili w wysoką wartość rosyjskiego wynalazku i z przeniewierczą lekkomyślnością skierowali propozycję Piatowa do ekspertyzy ... zagranicznych fabrykantów - metalurgów.

Obcokrajowcy ze zdumiewającą jednomyślnością odrzucili metodę Piatowa jako „skomplikowaną, technicznie niedoskonałą, kosztowną, a nawet niebezpieczną; przypuszczalnie walcownia Piatowa będzie olbrzymich rozmiarów, a więc użycie koła rozmachowego będzie nastręczało obawę poważnego niebezpieczeństwa".

Specjalnie starał się oszkalować rosyjski wynalazek właściciel fabryk w Sheffield — Anglik Brown, który podczas osobistego spotkania z Wielkim Księciem całkowicie przekonał go o rzekomej bezwartościowości wynalazku Piatowa. W lutym 1860 roku „uczony" Komitet Ministerstwa Marynarki powziął decyzję:

— „Sprawę Piatowa pozostawić bez następstw".

A po roku przedsiębiorca z Sheffieldu Brown — zastosował w swojej fabryce walce Piatowa i uzyskał patent na ten „swój" wynalazek. Zaś po dalszych dwóch latach Ministerstwo Marynarki przekazało Anglii milionowe kwoty, celem opłacenia prawa wykorzystania w rosyjskich fabrykach wielkiego rosyjskiego wynalazku.

Tę haniebną sprawę postarali się carscy pachołkowie dobrze schować w kryjówkach archiwów. O Piatowie więcej nie wspominano, imię jego poszło w niepamięć, a walcowanie płyt pancernych w ciągu długich lat było uważane za monopol i przywilej Anglii.

Dopiero w roku 1949 dyrektor Centralnego Archiwum Państwowego Marynarki Wojennej — Samarow i pracownik naukowy Pietrasz opublikowali znalezione w Archiwum dokumenty, rzucające sensacyjne światło na historię wynalazku, który odegrał tak decydującą rolę w rozwoju światowego budownictwa okrętowego. Dokumenty te jeszcze raz zademonstrowały przeniewierczą rolę możnowładców carskiej Rosji, zdemaskowały Anglików — przywłaszczycieli rosyjskiego wynalazku — i znowu wsławiły geniusz twórczy Rosjan.

Zresztą, sprawiedliwość wymaga dodać, że jeszcze za życia Piatowa, w kilka lat po jego tragedii, wielki metalurg rosyjski D. Czernow zmusił z kolei angielskich handlarzy do przeżywania goryczy porażki, zadanej im w otwartym twórczym współzawodnictwie.

Angielscy monopoliści zaofiarowali rosyjskiemu kierownictwu marynarki— pancerne płyty okrętowe. Jeden z monopolistów — niejaki Harvey — gwarantował wysokie zalety i nieprzebijalność płyt. Potwierdzały to liczne próby dokonywane nie tylko za granicą — ale i w samej Rosji: przy strzelaniu do płyt angielskich ciężkimi 229 milimetrowymi pociskami piaskowymi*) w płycie powstawało zaledwie wgłębienie, pociski zaś rozpryskiwały się na kawałki.

Tak było do wielkiego odkrycia Czernowa, który poznał prawa krystalicznej budowy stali. W roku 1869 odkrycie Czernowa wywalczyło sobie uznanie na całym świecie. Czernowowi powierzone zostały dalsze badania wytrzymałości angielskich płyt pancernych. Aczkolwiek tym razem do pancerzy angielskich strzelano lżejszymi bo 152 milimetrowymi pociskami piaskowymi, płyty Harvey'a rozpryskiwały się w kawałki, a pociski zrobione ze stali Czernowa, pozostawały całe.

Angielscy monopoliści zostali zniesławieni. Ofertę Harvey'a odrzucono.

O twórczej sile rosyjskich wynalazców dowodzi także historia rozwoju żeglugi parowej.

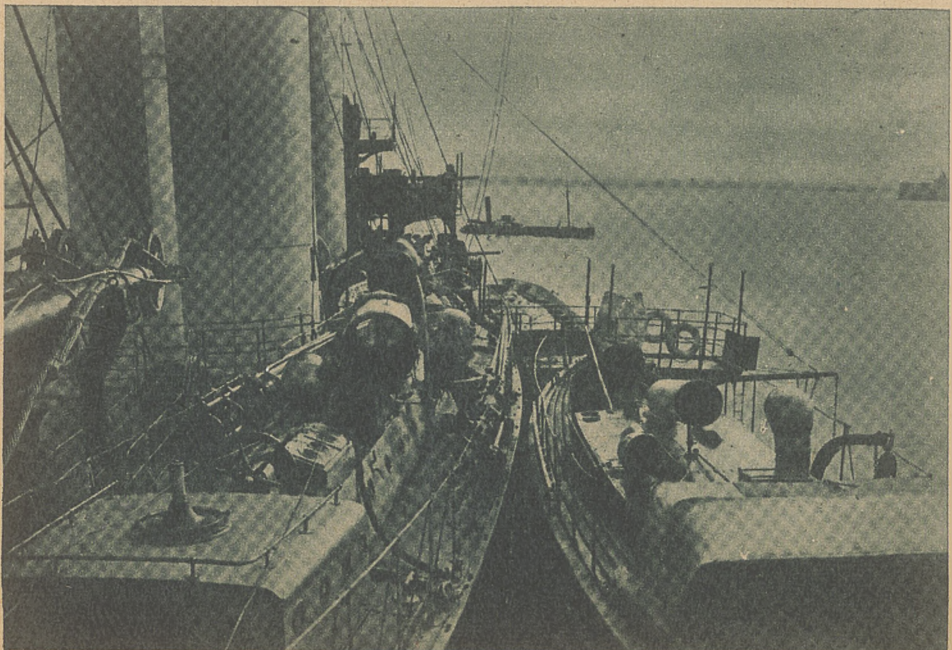
Jeszcze w roku 1818, prawie czterdzieści lat przed wojną Krymską, rosyjscy budowniczowie skonstruowali okręt „Skoryj", który zasługiwał na miano „nowego słowa techniki w budownictwie okrętowym". Był to pierwszy okręt wojenny o napędzie parowym. Ale nawet po trzydziestu sześciu latach, w roku 1854, gdy Anglicy i Francuzi wysadzili na Krymie desant z okrętów śrubowych, okazało się, że Rosja nie posiada floty zaopatrzonej w maszyny parowe i śruby napędowe. Nie było w Rosji również i kadr przygotowanych do budownictwa tego rodzaju.

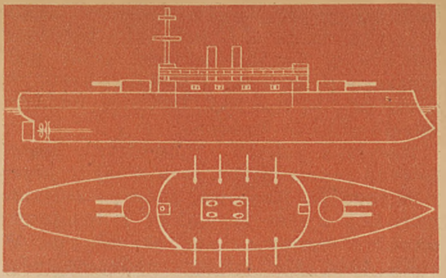
W obliczu grozy, jaka zawisła nad Rosją, przywołano na pomoc prostych ludzi — przędzalników z Rżewa, bezrobotnych wówczas z powodu wstrzymania zbytu przędzy za granicą. Przędzalnicy z entuzjazmem gorących patriotów wzięli się za przyswojenie sobie nieznanych im rzemiosł kowali, odlewników czy ślusarzy. I nie minęła setka dni, gdy trzydzieści dwa nowe parowce śrubowe walczyły już z nieprzyjacielem. Maszynistami na tych okrętach byli również wczorajsi przędzalnicy.

---

*) Ćwiczebny pocisk naładowany piaskiem.

Kutry minowe Makarowa na pokładzie jednostki macierzystej.





Plan pancernika „Nawarin", którego budową kierował genialny samouk Piotr Titow.

Masowe rosyjskie budownictwo okrętowe ruszyło i lud rosyjski nie omieszkał wysunąć ze swego środowiska licznej plejady znakomitych budowniczych okrętów, z której wszechświatową sławę zdobył niemal legendarny samouk-budowniczy Piotr Titow.

Chłop riazański, od dwunastego roku życia pracujący na stoczniach petersburskich — Titow, nader szybko uzyskał trwałą sławę znakomitego majstra budowniczego, tak że chociaż nie posiadał on dyplomu inżyniera ani nie miał nawet świadectwa ukończenia szkoły gminnej — powierzono mu stanowisko głównego inżyniera świeżo zorganizowanego Towarzystwa Francusko-Rosyjskich Stoczni Okrętowych.

Pod kierownictwem Titowa powstały pierwsze stalowe krążowniki „Witeź" i „Rynda". On pierwszy zastosował kesony do remontu kadłuba bez wprowadzania okrętu czy statku do doku — sposób, który znalazł zastosowanie w praktyce całego świata. W latach, gdy nieznana jeszcze była pneumatyka, cięcie i spawanie acetylenowe czy elektryczne, gdy wszelkie prace wykonywano ręcznie, Titow stworzył tak doskonałą technologię, że jeden ze słynniejszych budowniczych świata, członek Paryskiej Akademii Nauk — De-Bussy, po zapoznaniu się z pracą Titowa, orzekł:

— „Czterdzieści osiem lat budowałem okręty dla floty francuskiej, bywałem na stoczniach całego świata, lecz nigdzie nie nauczyłem się tak wiele, jak na stoczniach rosyjskich".

Titow był nie tylko znakomitym technologiem — był on i niemniej utalentowanym konstruktorem. Kierował on biurem konstrukcyjnym, w którym ustaliła się zadziwiająca praktyka: po przeprowadzeniu skomplikowanych obliczeń oraz narysowaniu poszczególnych elementów budowanej jednostki, inżynierowie porównywali swoje kreślenia ze zrobionymi odręcznie rysunkami Titowa, nie mogąc wyjść z podziwu jakim sposobem wyniki dociekań matematycznych zgadzają się na włos z wymiarami, wyznaczonymi przez Titowa... na oko.

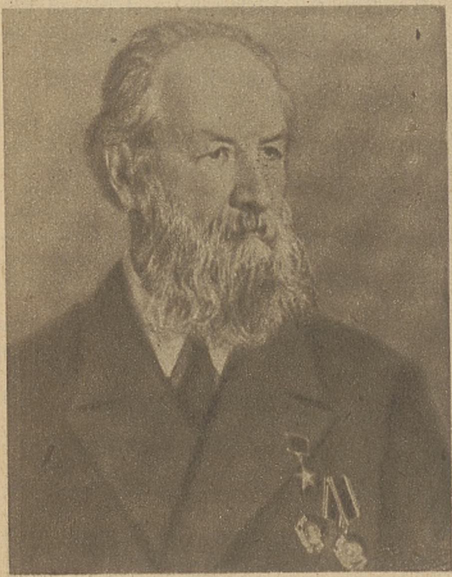
Talent Titowa specjalnie jaskrawo ujawnił się w latach 1892 — 1893, kiedy to Ministerstwo Marynarki ogłosiło zamknięty konkurs na plany pancernika. Spośród wielu nadesłanych na konkurs projektów dwie pierwsze nagrody przyznane zostały pracom oznaczonym hasłami: „Niezwyciężony" i „Kreml". Gdy nastąpiło rozpieczętowanie kopert — ku wielkiemu zakłopotaniu „wysoko postawionych" członków sądu konkursowego, autorem obu projektów okazał się Piotr Titow.

Titow stał się jednym z protoplastów znakomitej szkoły rosyjskich budowniczych okrętów. Jako jeden z dowodów rozwoju tej szkoły może służyć wynik ogłoszonego w roku 1907 wszechświatowego konkursu na projekt okrętu liniowego. Na konkurs nadesłano czterdzieści prac, autorami których byli znani

budowniczowie Anglii, Niemiec, Włoch i innych krajów. Jednakże pierwsze miejsce w konkursie zajął autor najlepszego w świecie projektu okrętu liniowego — rosyjski inżynier budowy okrętów J. G. Bubnow.

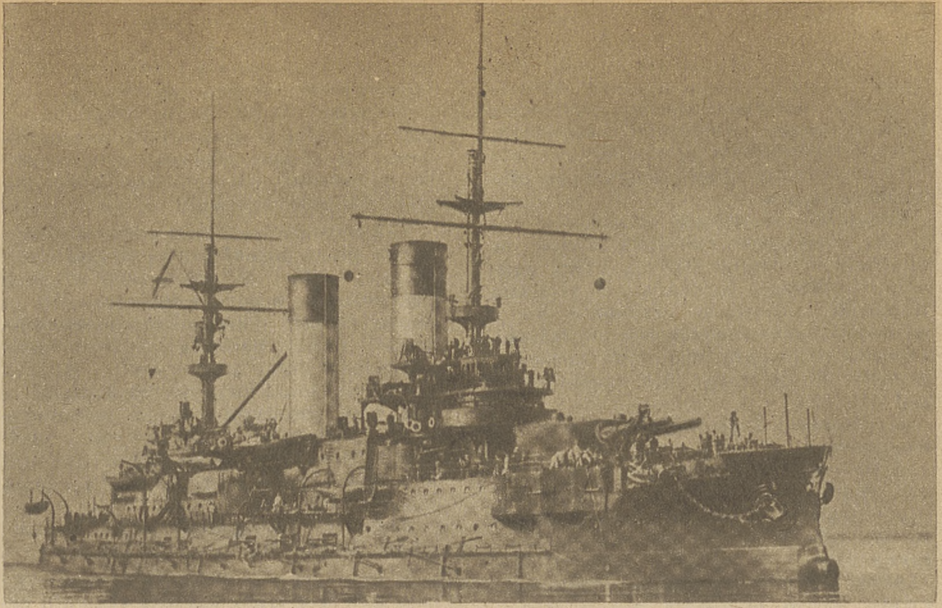
Rosyjska szkoła budownictwa okrętowego reprezentowana jest także przez Aleksego N. Kryłowa, którego słusznie nazwano ojcem rosyjskiej i światowej nauki o budownictwie okrętowym. W roku 1942, jak gdyby podsumowując wyniki swojej znakomitej półwiekowej pracy, Kryłow pisał, że celem jego życia było: „zaprojektować okręt taki, aby możliwie jak najdłużej pozostawał groźny i zdolny do walki“. W realizacji tego założenia osiągnął Kryłow tak wielkie sukcesy, że nawet Anglia, ani razu dotychczas nie odznaczająca żadnego obcokrajowca za pracę w dziedzinie budownictwa okrętowego — przyznała rosyjskiemu naukowcowi wielki złoty medal.

Na świecie nie było i nie ma człowieka, który by skrupulatniej od Kryłowa przestudiował światową historię zgonów okrętów. Śpieszył on zapoznać się z każdą awarią okrętu, badał wszystkie okoliczności i warunki tragedii morskich, odtwarzał je w specjalnie skonstruowanym basenie doświadczalnym, sprawdzał na modelach morskie zalety i wady okrętów oraz nadawał swym doświadczeniom i badaniom kształty obliczeń matematycznych oraz wykresów konstrukcyjnych. W rezultacie stworzył Kryłow przesławną teorię niezatapialności okrętów, która rozsławiła marynarkę i naukę rosyjską oraz uratowała tysiące istnień ludzkich.


A. N. Kryłow

Kryłow nie mógł nie zwrócić uwagi na to, że wiele okrętów ginęło w związku z tak zwaną dewiacją kompasu, czyli omyłkami we wskazaniach kompasu magnetycznego. Kryłow stworzył zwartą teorię dewiacji, pozwalającą marynarzom uwzględniać zniekształcenia wskazań kompasowych. Rosyjska wiedza o kompasach wysunęła się na pierwsze miejsce w świecie.

W roku 1898 Kryłow dał wyczerpującą naukową wypowiedź na temat zachowania się okrętu przy każdym dowolnie możliwym falowaniu. Tym samym zostało rozwiązane zagadnienie określenia z góry właściwości morskich okrętu jeszcze w okresie procesu projektowania go. Nad tym zagadnieniem bezskutecznie pracowało wielu naukowców świata.


Pancernik „Orzeł“, który posiadając urządzenia zwiększające niezatapialność — wykonane wg. wskazówek Kryłowa — wykazał ich praktyczność podczas bitwy pod Cuszimą.

Do Kryłowa należy również szereg znakomitych prac na temat sił i natężeń powstających w różnych częściach okrętu oraz zabezpieczenia należytej mocy kadłuba. Jest on autorem „tabel niezatapialności“, które stały się klasycznymi, wskazując budowniczym racjonalny sposób rozmieszczania grodzi w kadłubach okrętów, a dowódcom jednostek — kolejność umyślnego zatapiania przedziałów, jako jedynego w licznych wypadkach środka ratowania okrętu.

Najbliższym przyjacielem i towarzyszem Kryłowa był wielki badacz, uczony i marynarz — bohater, admirał Szczepan Osipowicz Makarow. Jeszcze gdy Kryłow był młodym oficerem i wypracowywał swe pierwsze zasady niezatapialności okrętów, Makarow zastosował w praktyce szereg rozwiązań, obejmujących zagadnienia uszczelniania otworów, zaopatrzenia okrętów w rurociągi odwadniające, konstruowania naciskotrwałych grodzi i przepierzeń itp. Wiele z tych rozwiązań jest dotychczas uwzględnianych w budownictwie okrętowym świata.

Makarow stworzył nowy typ okrętu, na pokładzie którego w pełnej gotowości bojowej były umieszczone kutry minowe. Ten prototyp współczesnych lotniskowców i pływających baz okrętów podwodnych w owych latach stał się nową groźną bronią morską. Dowodzone osobiście przez Makarowa kutry minowe — pierwowzór ścigaczy torpedowych, pomogły flocie rosyjskiej uzyskać zwycięstwo nad potężniejszą flotą turecką i raz na zawsze zlikwidować jej niepodzielne panowanie na Morzu Czarnym.

Makarow stworzył także pierwszy w świecie oceaniczny łamacz lodu „Jermak“. Nowy ten typ okrętu zaopatrzony był w liczne przyrządy, skonstruowane przez admirała - wynalazcę: aparaty dla badań oceanograficznych, termometry samopiszące, samoczynne rejestratory ciśnienia lodu itd.

Im głębsze były naukowe badania Makarowa, im owocniejsza była jego projektodawczo - konstrukcyjna działalność, tym większa była obawa admirała - patrioty o losy floty rosyjskiej. Zarówno on, jak i jego przyjaciel Kryłow, nie przestawali mężnie demaskować karygodną beztroskę i niedbalstwo dygnitarzy carskich w stosunku do marynarki rosyjskiej.

Jakaż gorzka ironia losu! 26 stycznia 1904 roku Makarow po raz ostatni pisze meldunek, w którym uprzedza, że „będziemy zmuszeni po pierwszym nocnym ataku drogo zapłacić za błędy“. A w nocy na 27 stycznia japońskie torpedowce zdradziecko atakują flotę rosyjską, ginie krążownik „Wariag“, ginie kanonierka „Korejec“, kilka uszkodzonych okrętów opuszcza linię — i z opóźnionym pośpiechem rząd carski wyznacza na stanowisko dowodzącego eskadrą Oceanu Spokojnego — admirała Makarowa. Niewiele ponad miesiąc przebył Makarow na tym stanowisku, dokonując bohaterskich wysiłków, aby wskrzesić chwałę bojową i potęgę floty. Lecz wybuch miny japońskiej pod pancernikiem „Pietropawłowsk“ przeciął życie jednego ze znakomitych Synów Rosji.

INŻ. A. POZDNIEW
(przekład Brunona Dzimicza)

NA STRONIE 32 ZNAJDZIESZ, CZYTELNIKU, PLANSZĘ ILUSTRUJĄCĄ POWYŻSZY ARTYKUŁ: na rysunku 1 widoczna jest łódź podwodna Nikonowa w trakcie budowy; rys. 2 przedstawia okręt podwodny Szyldera na rys. 3 widzimy wyrób pancerzy okrętowych przy pomocy wałców Piatowa; rys. 4 pokazuje jak wyglądały pancerze angielskiej produkcji po próbach z pociskami Czernowa; na rys. 5 widoczny jest „Skoryj“ — pierwszy parowy okręt wojenny; rys. 6 przedstawia wygląd korwety parowej „Witeź“ — pierwszego okrętu wojennego zbudowanego ze stali a nie z żelaza. Budową „Witezia“ kierował Piotr Titow; na ry. 7 widzimy fregatę pancerną „Kreml“ — pierwowzór współczesnego krążownika liniowego; na rys. 8 widoczny jest pancernik „Mikołaj I“, przy budowie którego Piotr Titow zastosował szereg poważnych inowacji i ulepszeń w stosunku do ówczesnych metod budownictwa okrętowego; rys. 9 przedstawia kuter minowy pomysłu Makarowa; rys. 10 — pierwszy lodołamacz oceaniczny „Jermak“, skonstruowany przez Makarowa; rys. 11 — pancernik „Orzeł“, na którym po raz pierwszy zastosowano w praktyce słynne wskazania Kryłowa o zasadach niezatapialności okrętów wojennych.

OPIEKUN STATKU - MAKLER KLARUJĄCY

W poprzednim n-rze „Młodego Żeglarza" w artykule „Stokholm dla pana" zapoznaliśmy się z pracą maklera frachtującego, zadaniem którego jest wyszukiwanie ładunku dla statków oraz odwrotnie — statków pod ładunki, a także pośredniczenie w zawieraniu umów o przewóz. O pozostałych zadaniach maklera: klarowaniu statków, armatorstwie korespondencyjnym itp. — piszemy poniżej.

Telefon na biurku kierownika biura portowego zaterkotał znajomym dźwiękiem.

Siedzący na fotelu klark, który, walcząc z sennością, kiwał się tam i z powrotem — ocknął się.

— Tu dyżurny klark...

— mówi Kapitanat Portu. Szwedzki „Nilsen" na redzie. Za godzinę wprowadzimy go do portu. Prosto na nabrzeże Węglowe.

— Dobra, dziękuję.

Odłożył słuchawkę. Wstał. Znudzonym wzrokiem spojrzał na zegar, który pokazywał piątą trzydzieści. Całą noc nie spał. Czuł zmęczenie, ale myśl, że o ósmej rano zostanie zmieniony, dodawała mu humoru.

Przeszedł do pokoju obok, gdzie dwóch wolnych klarków, czekających statku wchodzącego do portu, grało w szachy.

— „Nilsen" przychodzi za godzinę na Węglowe. Wyklarujcie go.

— Dobrze. Wyjdziemy za jakieś czterdzieści minut.

Czterdzieści minut w ciepłym pokoju minęło dość szybko. Za oknem słychać było padający deszcz. Wyszli na ulicę. Milcząc minęli tory kolejowe, na które wtaczano wagony zapełnione węglem. Skręcili wzdłuż torów na nabrzeże Węglowe.

Niższy wzrostem mruknął.

— To węgiel na tego Greka, który idzie do Włoch.

— Prawdopodobnie. „Nilsena" nie zaczną ładować przed ósmą. Dzwoniłem już do Centrali Węglowej. Mówili, że postarają się podstawić wagony około siódmej. Ale zanim skończy się odprawa, wszystkie formalności — to potrwa trochę. Zresztą zanim skończą cumować przy tej pogodzie — to zleci do siódmej.

Doszli do miejsca, gdzie „Nilsen" dobijał. Na statek czekali już celnicy i WOP.

Manewry trwały dosyć długo. Widocznie marynarzom nie szło cumowanie w taką pogodę.

W końcu podali trap. Dwaj klarkowie, celnicy i WOP znaleźli się w salonie kapitana.

Wymieniono pozdrowienia.

Kapitan zwrócił się z zapytaniem. Mówił po angielsku z akcentem skandynawskim. Można było rozpoznać Szweda.

— Kto z panów jest moim agentem?

— My.

— All right! Pierwszy raz jestem w Polsce, to też nie bardzo znam tutejsze przepisy.

— To nic nie szkodzi, kapitanie. My pomożemy. To nasza praca.

...To nasza praca...

To praca maklera klarującego.

Gdy do portu przychodzi statek — wówczas makler klarujący jest jak gdyby jego opiekunem. Jest on pomocą dla kapitana przy załatwianiu wszystkich formalności związanych z wejściem statku. Zawiadamia na czas Kapitanat Portu. Prosi o danie odpowiedniego miejsca do załadunku lub wyładunku. Informuje odbiorców lub załadowców o przyjściu statku i towaru. Stara się o podstawienie wagonów kolejowych na czas, zawiadamiając odpowiednie czynniki o przybyciu statku.

Makler klarujący pomaga kapitanowi w zamówieniach bunkru, prowiantu, wody.

Gdy chory marynarz ze statku musi szukać porady lekarskiej, lub gdy potrzeba lekarstw na statek — to makler klarujący jest tym, który załatwi to wszystko sprawnie i szybko w imieniu kapitana.

Makler klarujący jest tym, który dba, by statek nie tracił niepotrzebnie ani jednej chwili, stojąc w porcie bezczynnie.

Gdy statek wyjdzie w morze — zawiadomi on agenta w porcie, do którego statek wyszedł — o dniu i godzinie odejścia.

Poinformuje o tym również armatora.

Przez cały czas bytności statku w porcie makler reprezentuje kapitana i armatora.

Zbiera i płaci wszystkie rachunki, które potym przesyła armatorowi do wyrównania.

Gdy coś zepsuje się na statku lub ulegnie uszkodzeniu — makler na żądanie kapitana zaaranżuje natychmiastową reperację.

Bez jego pomocy — trudno byłoby kapitanowi zadośćuczynić wszelkim przepisom prawnym i zwyczajowym danego portu.

Jest on doradcą kapitana we wszystkich formalnościach, w sprawach zaopatrzenia statku, reperacji itp.

Za usługi swoje makler okrętowy otrzymuje wynagrodzenie wg ustalonej taryfy.

Oprócz wyżej opisanych czynności, duża firma maklerska może zajmować się również przedstawicielstwem obcych linii okrętowych, których statki zawijają do portu. Zadaniem jej wtedy jest bookowanie ładunków, tzn. zawieranie umów o przewóz towarów na warunkach specjalnych — warunkach, na których przewożą linie regularne.

Firmy maklerskie specjalizują się również w pośrednictwie przy kupnie i sprzedaży taboru pływającego.

Ten rodzaj handlu wymaga dużej znajomości różnych typów statków z jednoczesną zdolnością oszacowania ich, przy równoczesnej znajomości tendencji panującej na rynku w danym momencie.

Makler zajmujący się takim pośrednictwem musi się znać na specjalnych umowach i procedurze sprzedaży i kupna statku. Wiedzieć — kiedy i jakie winny być przeprowadzone inspekcje oraz pamiętać o szeregu drobnych, aczkolwiek bardzo ważnych, szczegółów.

Makler może zajmować się również tak zwanym armatorstwem korespondencyjnym.

Na zlecenie osoby drugiej wydzierżawia statek od armatora na pewien z góry określony okres czasu, płacąc miesięczną tenutę dzierżawną.

W tym czasie makler zajmuje się eksploatacją handlową statku. Szuka dla niego ładunków do przewozu, zbiera frachty itd., a więc spełnia czynności armatorskie, związane z handlowym — eksploatacyjnym wykorzystaniem statku.

Praca maklera jest pracą bardzo ciekawą i żywą. Wymaga pełnego oddania się swemu zawodowi. Nie da się zamknąć w ramy dnia roboczego. Do pracy, do zawarcia umowy przez telefon, do przeprowadzenia rozmów — trzeba być gotowym o każdej porze.

Dobrze funkcjonujące maklerstwo, które wyszło z zaściankowości inicjatywy prywatnej, przynosi naszemu Państwu poważne zyski i spełnia swoje zadanie na wyznaczonym odcinku gospodarki morskiej.

W. Z. MILENUSZKIN

Za chwilę statek odbije od nabrzeża. Skończyła się właśnie odprawa wyjściowa. Kapitan i ochmistrz — żegnają celnika oraz maklera klarującego — który opiekował się statkiem przez cały czas jego pobytu w porcie.



Modelarstwo

Redakcja „Młodego Żeglarza" pragnie poświęcić znacznie więcej miejsca niż dotychczas — sprawom modelarskim. Chcąc tak ukształtować nasz dział modelarstwa, aby jak najlepiej spełniał swoje zadania, chcielibyśmy znać: ilość i wiek Czytelników „Młodego Żeglarza" interesujących się modelarstwem oraz, jeśli są między nimi modelarze, to jaki jest stopień ich zaawansowania (początkujący, średnio zaawansowany, wprawny)? Dalej — jakim działem modelarstwa najbardziej się interesują (modelarstwo redukcyjne — historyczne i współczesne, modelarstwo wyczynowe — żaglowe i motorowe, modelarstwo małoformatowe itd.)?

Prosimy przeto wszystkich Czytelników zainteresowanych modelarstwem — o wzięcie udziału w tej małej ankiecie i przesłanie odpowiedzi na powyższe pytania pod adresem redakcji w terminie do końca marca b.r.

MODELE ŚLIZGOWCÓW

Dotychczas pod nazwą modelarstwa wodnego rozumieliśmy przeważnie albo pływające modele żaglowe, albo nie pływające modele redukcyjne statków handlowych czy okrętów wojennych. Modelarstwo wodne motorowe było znane tylko nielicznym i to przeważnie z opisu lub z fotografii. Bardzo ciekawą odmianą modelarstwa motorowego jest budowa modeli ślizgowców. Do napędu ślizgowców używa się modelarskich silników benzynowych lub samozapłonowych. Silnikom modelarskim poświęcimy osobny, obszerny artykuł. Podamy również w swoim czasie dokładne plany budowy popularnego typu ślizgowca.

Właściwy kadłub ślizgowca jest — jak widzimy na rysunku obok — płaski a szeroki. Wszystkie nadbudówki na kadłubie — jak gondola silnika, podpory gondoli silnikowej, kabinka: posiadają kształt kropli. Podobne kształtowanie części ma na celu zmniejszenie oporu modelu podczas ruchu.

Z tego samego powodu powierzchnie modelu muszą być idealnie gładkie bo pamiętajmy, że każda chropowatość to nowy opór powodujący zmniejszenie szybkości. Celem uzyskania możliwie największej szybkości dobieramy silnik lekki ale o dużej mocy, kadłub zaś wykonujemy jak najlżej. Montaż kadłuba, gondoli silnikowej oraz oklejanie kadłuba, przeprowadzamy na szablonach, gdyż każde zwichrzenie kadłuba, steru, gondoli to pewne zejście modelu z nadanego mu kursu, a co za tym idzie możliwe rozbicie, o co przy szybkości 60 km/godz. nie trudno (taką to szybkość uzyskał np. model „DELFIN")

BUDUJEMY MODEL PORTU MORSKIEGO

Drodzy Czytelnicy! z pewnością niektórzy z Was, nawet jeszcze nie tak dawno — w czasie zabaw dziecięcych — ustawiali z klocków i pudełek wspaniale wyimaginowane porty — do których zawijały papierowe lub drewniane statki i okręty. Powtórzmy tę miłą zabawę, ale powtórzmy ją tak, jak na modelarzy i świadomych już spraw morskich ludzi przystało — budując makietę dużego portu

Oczywiście portu takiego nie zbudujemy od razu — pracę tę prowadzić będziemy przez szereg miesięcy, w miarę jak w „Młodym Żeglarzu" ukazywać się będą plany, rysunki i zdjęcia poszczególnych elementów. Całość — a więc nabrzeża, falochrony, magazyny, dźwigi itd. — zmontujemy na dużym arkuszu sklejki 1 cm (ok. 1,20 m x 2,20 m), o który prosimy z góry się postarać. Prosimy również wyszukać nieco sklejki 3 mm. z której wykonywać będziemy nabrzeża i ląd. Na resztę elementów portu — używać będziemy klocków i deszczułek bukowych (najlepiej), olszyny, lipy, topoli, grabiny — w ostateczności — sosny. Prócz tego potrzebny będzie drut zwykły, żelazny grubości od 0,5 do 1 mm (dobrze żeby był pomiedziowany) trochę szprych rowerowych, klej, farby oraz szpachlówka.

Model portu wykonywać będziemy w skali

Niniejszy, pierwszy odcinek podaje nam plany budowy dźwigu bramowego (portalowego) do ładunków masowych. Dźwigów takich będziemy potrzebowali dziesięć.

OPIS BUDOWY

Najpierw przygotowujemy sobie materiał drewniany na wszystkie dziesięć dźwigów. Będą to cztery listewki o rozmiarach: I — 8x9x850 mm; II — 6x10x250 mm; III — 4x8x250 mm; IV — 3x3x500 mm.

PORTAL. Listewkę I tniemy na 10 odcinków po 8 cm i ścinamy końce jak na rys. c. Następnie wiercimy wiertłem 1 mm 6 otworów (patrz rys. c) po czym górną powierzchnię nacinamy piłką (w wcięcia te schowa nam się drut podstawy).

PODSTAWA PORTALU. Dwie części 3 oraz jedną część 4 wyginamy z drutu wg rys. 3 i 4 nadając im zrazu kształt wg linii kreskowanej. Następnie smarujemy górną część cz. 3 i 4 klejem acetonowym i wstawiamy w otwory cz. c tak, aby drut schował się w przygotowane rowki. Po zastygnięciu kleju rozchylamy dół cz. 3 i 4 wg linii pełnej (patrz po której znajduje się wzmocniona podstawa portalu — jedna z cz. 3 oraz cz. 4 — jest jego stroną przednią i winna się zawsze znajdować od strony nabrzeża) Tniemy teraz listewkę IV na 20 odcinków po 22 mm (część d), wiercimy otwory i osadzamy w drzewie na klej nogi portalu.

WÓZEK. Z listewki III wycinamy 10 kawałków po 20 mm i ścinamy skosy wg rys. (cz. b). Po oszlifowaniu przyklejamy w dowolnym punkcie portalu.

BUDKA KRANISTY. Z listewki II wycinamy 10 kawałków po 20 mm a następnie nadajemy im taki kształt jak na rys. (cz. a). Na wylot wiercimy następnie trzy otwory: dwa po bokach dla wpuszczenia cz. 1 oraz jeden pośrodku przez który będzie przechodzić oś umożliwiająca budce obracanie się. W skośnych ścianach budek nacinamy teraz piłką rowki, tak, jak to było przy portalu. Obecnie zarówno portal z wózkami jak i budkę przygotowujemy do malowania.

Po zagruntowaniu — przybijamy budkę gwoździkiem wzgl. szpilką do portalu, pozostawiając tyle luzu, by mogła się obracać swobodnie dookoła.

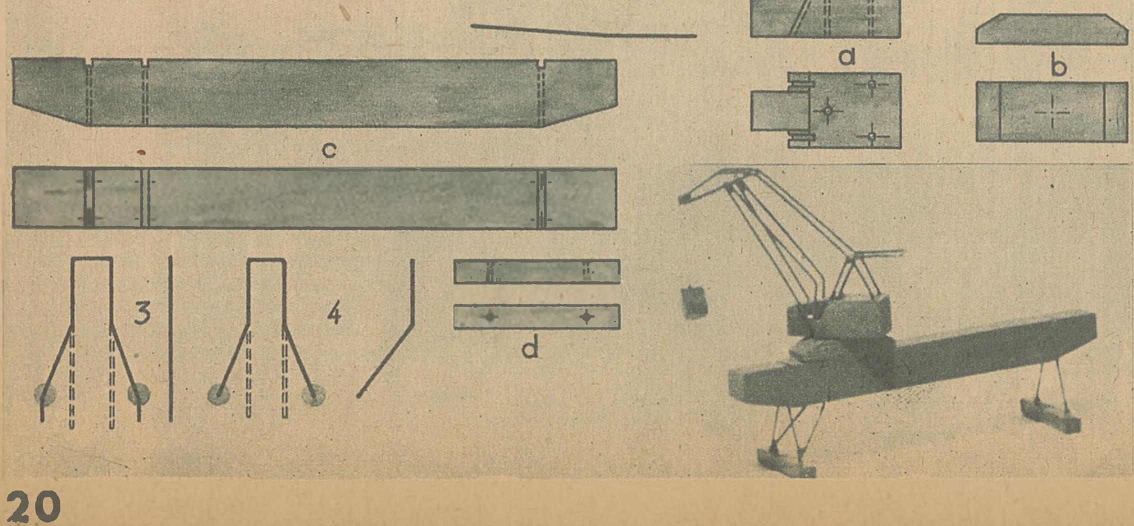
WYSIĘGNICA. Montaż wysięgnicy wymaga dość dużej precyzji. Zaczynamy od tego, że na desce przerysowujemy część 1, po czym w miejscach zagięć wbijamy szpilki. Będzie to nasz szablon, na którym wyginamy drut. Podobny szablon przygotowujemy sobie dla części 2 z tym, iż napotykamy tu trudność tego rodzaju, że albo będziemy musieli wykonać część 2 z dwóch kawałków lutując je następnie na styk z jednej strony a przy pomocy prostopadłego odcinka drutu (x) z drugiej — albo też wykonamy szablon w ten sposób, iż po narysowaniu jednego bocznego rzutu cz. 2, tak jak na rys. — przedłużymy go o odcinek x i dalej dorysujemy znowu ten sam rzut cz. 2 ale przeciwnie odwrócony. Wtedy po dokonaniu na szpilkach wszystkich wygięć drutu w płaszczyźnie pionowej, wyginamy całość w płaszczyźnie poziomej i lutujemy tylko z jednej strony. Zarówno cz. 1 jak cz. 2 wyginać należy b. dokładnie, posługując się małymi szczypcami. Gdy mamy już wszystkie elementy wysięgnic gotowe, przystępujemy do lutowania. Na pierwszy ogień idą złącza w ramach poszczególnych części, potem — po opiłowaniu zbytecznej cyny pilnikiem, osadzamy obie części w 1 budce Na wierzch kładziemy część 2 i po dopasowaniu umocowujemy ją prowizorycznie przywiązując cienkim drucikiem np. wyjętym z żyłki antenowej lub przewodnika elektrycznego. Po zlutowaniu części 1 z częścią 2 likwidujemy resztki drucików, którymi części te były związane.

UWAGA: Lutując część 2 (jeszcze przed montażem na częściach 1) należy w jej czubek wlutować dwa cienkie druciki skręcone w jeden. Długość ich może być u każdego dźwigu inna. Na końcu owych drucików, imitujących liny stalowe, doczepimy chwytaki. Jak wyglądają chwytaki i jak je należy przyczepić — napiszemy w następnym numerze.

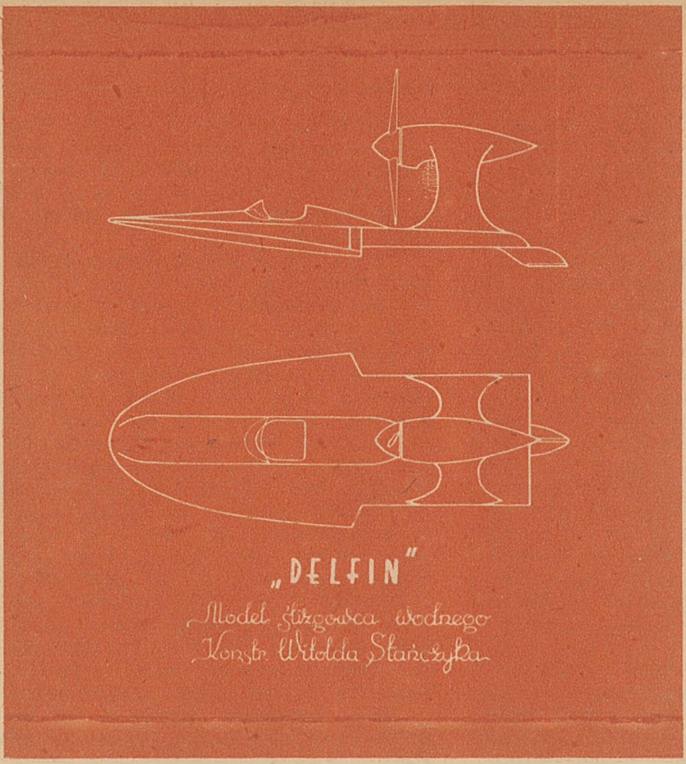
Po ostatecznym oczyszczeniu zmontowanej wysięgnicy, przystępujemy do malowania modeli szarą farbą. Można użyć w tym celu farby olejnej, emalii lub farby nitro.

S. Woźniak

NR.1 DŹWIG BRAMOWY DO ŁADUNKÓW MASOWYCH



KRONIKA MODELARSKA



KRONIKA MODELARSKA REKONSTRUKCJA HISTORYCZNEJ FLOTY POLSKIEJ

Jak to już było podane w listopadowym numerze „MORZA", Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gadńsku — powołało do życia Komisję Rekonstrukcji Dawnej Floty Polskiej, której przewodniczącym wybrany został prof dr Rylke, dziekan Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. W skład Komisji weszli wybitni przedstawiciele techniki, historii, rozwoju okrętu i historii sztuki. Komisja na swym pierwszym plenarnym posiedzeniu wyłoniła trzy podkomisje dla przygotowania dokumentacji historycznej i technicznej dla trzech pierwszych grup jednostek mających być zrekonstruowanymi. Podkomisja warszawska — opracowywać będzie łodzie słowiańskie. Podkomisja gdańska — opracuje jednostki wiślane w ich historycznym rozwoju. Podkomisja krakowska — opracuje „Króla Dawida" z floty Zygmunta III.

Z uwagi na brak miejsca o dalszych uchwałach grudniowego zebrania Komisji napiszemy w następnym numerze.

APEL

do uczestników kursu modelarstwa szkutniczego LM — odbytego w sierpniu 1950 r. w Gdańsku

Redakcja otrzymała obszerny list od absolwenta Kursu ob. Szczurowskiego ze Szczecina, zawierający wiele ciekawych danych o modelarni LM w Szczecinie, które wykorzystujemy w innym miejscu Ob. Szczurowski wzywa, za naszym pośrednictwem, swych kolegów kursantów Ołowianki „by wypowiedzieli się na temat swej pracy na łamach naszego pisma". Witając z radością inicjatywę ob. Szczurowskiego oczekujemy na wypowiedzi pozostałych kursantów — z których ciekawsze chętnie zamieścimy.

Z ŻYCIA MODELARNI

Liga Morska, nasza organizacja macierzysta, weszła w nowy okres budżetowy — a z nim w okres reorganizacji, która pozwoli wypełnić powierzone jej zadania. Jednym z początkowych a ważnych elementów szkolenia jest modelarstwo, we wszystkich jego formach. Interesujące zatem będzie zapoznanie ogółu modelarzy ze stanem prac z tej dziedziny w terenie. Czynimy to już dzisiaj — chociaż stojące nam do dyspozycji wiadomości są bardzo szczupłe. Liczymy jednak na to, że notatka niniejsza zachęci pozostałe modelarnie do poinformowania nas o stanie prac na ich terenie.

SZCZECIN. Modelarnia Okręgowa LM — prace rozpoczęto w okresie jesiennym 1950 w nowym lokalu, który wyremontowano. Zakupiono narzędzia i materiały modelarskie. Prace prowadzą — kursant „Ołowianki" ob. Szczurowski i ob. Łączyński.

KRAKÓW. Modelarnia Okręgowa LM — prowadzi ob. Stańczyk. Prace odbywają się na razie w starym, zbyt małym lokalu — zakupiono maszyny, narzędzia i materiały modelarskie. Kursy na poziomach modelarza-szkutnika II i I kl. rozpoczęły się w styczniu br.

Modelarnia Młodzieżowego Domu Kultury — prowadzi ob. Boczar. Pomieszczenie i wyposażenie dobre — kurs na poziomie dla początkujących rozpoczął się w styczniu br. Planowane są dalsze kursy na różnym poziomie.

Modelarnia Domu Kultury ORZZ — prowadzi ob. Szymulański. Pierwszy kurs uruchomiony zostanie w dniach najbliższych.

GDAŃSK. Modelarnia Okręgowa LM — prowadzi ob. Piskorzyński. Prace modelarni zostały uruchomione w dużym, bardzo dobrze wyekwipowanym lokalu, mieszczącym się w Sopocie. Modelarnia jest doskonale wyekwipowana nie tylko w narzędzia ale i liczne maszyny do obróbki, co pozwoli poza modelarstwem uruchomić kursy budowy jednostek turystyki wodnej.

MOTORÓWKA Z NAPĘDEM

Bardzo prostą i pomysłową w urządzeniu pływającą „motorówkę" możemy wykonać w naszym domowym warsztacie. Potrzeba nam na to trochę materiałów, które na pewno znajdą się u każdego modelarza: kawałek deseczki 6 mm o wymiarach 30 × 12 cm, blachą z puszek po konserwach na burty i pokład, dwa pudełka blaszane (mogą być od cukierków), dwie rurki miedziane o przekroju wewnętrznym 3 mm, knot do lampki spirytusowej, kawałek flaneli i trochę gwoździków. Mając te materiały możemy przystąpić do budowy.

Pierwszą czynnością będzie powiększenie rysunków cztery razy. Na desce robimy obrys dna i wycinamy laubzegą. Następnie z blachy od puszek po konserwach wycinamy burty i rufę. Aby uniknąć zbyt wielu lutowań, najlepiej wyciąć obie burty i rufę z jednego kawałka i zlutować tylko w jednym miejscu na dziobie. Wyrównujemy lutowanie pilnikiem, całość czyścimy dobrze papierem ściernym. Teraz możemy przystąpić do montowania kadłuba. Między dno a burty wkładamy pasek flaneli szerokości 6 mm dla uszczelnienia, po czym blachę przybijamy naokoło cienkimi gwoździkami. Następnie wycinamy z blachy pokład, przylutowujemy do burt i wygładzamy łączenia pilnikiem. Kto chce zadać sobie trochę trudu, może dla większego efektu dorobić jeszcze dwa nawiewniki.

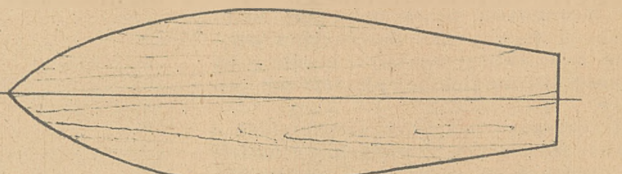
Teraz przystępujemy do budowy „motoru" naszej łodzi. W jedno pudełko (może być w ostateczności od pasty do obuwia) wlutowujemy obie rurki miedziane, zamykamy pudełko i szczelnie wokół zalutowujemy, po czym całość przymocowujemy do rufy wyprowadzając rurki na zewnątrz i oblutowując szczelnie i dokładnie z obydwu stron. Z drugiego większego pudełka (od jego pojemności zależy czas pływania łodzi) robimy lampkę spirytusową, do której dla wygody przymocowujemy rączkę.

Jeszcze raz czyścimy dokładnie wszystkie części papierem ściernym i możemy przystąpić do malowania. Należy przy tym pamiętać, aby dno dobrze napuścić pokostem (2 — 3-krotnie). Zewnętrzną część kadłuba malujemy białą farbą, podwodną część oraz górną krawędź kolorem czerwonym (na rysunku zaznaczono na czarno), pokład jasnobrązowy (zaznaczając przed tym ołówkiem deski); wnętrze łodzi: burty— żółtym, dno zostawiamy w kolorze naturalnym, zbiorniczek wody (z wyjątkiem spodniej części oraz rurek) — zielonym, lampkę — szarym kolorem. Do malowania najlepiej używać dobrych lakierów olejnych.

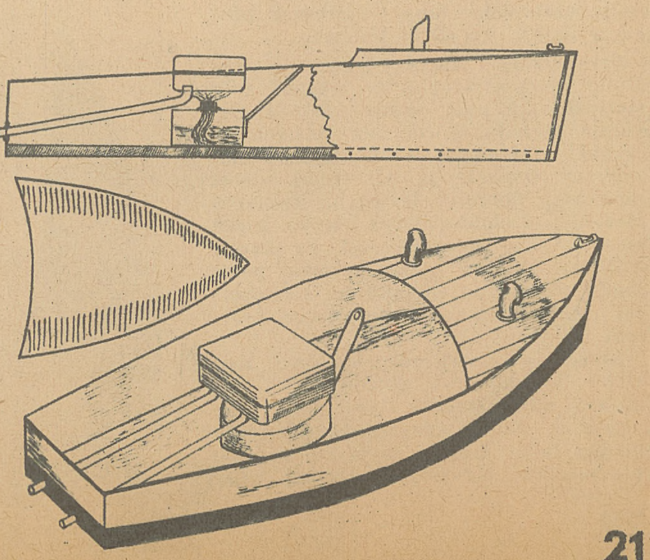
Po wyschnięciu farb możemy przystąpić do uruchomienia naszej łodzi na wodzie. Łampkę spirytusową wyjmujemy z łodzi i napełniamy spirytusem denaturowanym. Następnie napełniamy zbiorniczek wodą (przez rurki), podstawiamy pod zbiorniczek zapaloną lampkę i stawiamy łódź lekko na wodę. Po chwili, gdy woda w zbiorniczku nagrzeje się, łódź nasza ruszy — napełniając zbiorniczek dalej samoczynnie.

Łódź ta jest bezsterowa ale kto chce, aby mogła ona wykonywać ruchy nie tylko w linii prostej, może dorobić ster. Budując łódź, należy pamiętać, aby całość była bardzo lekka.

T. PISKORZYŃSKI



skala 1:4



szybciej niż WIATR

Mknę z wiatrem w zawody. Takiego zwrotu używamy nieraz chcąc powiedzieć, że osiągamy dużą szybkość. O szybkobiegaczu, rowerzyście, koniu wyścigowym — możemy mówić, że mkną w zawody z wiatrem. Rzadko jednak udaje się im osiągnąć szybkość większą od wiatru.

„Szybciej niż wiatr" pędzą samochody, motocykle, samoloty, pociąg pospieszny. Dla osiągnięcia jednak szybkości — większej od szybkości wiatru posiadają skomplikowane, kosztowne silniki. Jako siły napędowej zużywają znaczne ilości mniej lub więcej cennego paliwa.

Jest jednak sposób poruszania się z szybkością dwa do trzech razy większą od szybkości wiatru, bez użycia silników i kosztownego paliwa, wykorzystując samą siłę wiatru.

Na pozór wydaje się to niemożliwe. Jakto — pędzić dwa razy szybciej niż wiatr? To przecież sprzeczne ze zdrowym rozsądkiem, z prawami fizyki, z doświadczeniem ludzi. Wynalazek umożliwiający nam osiąganie takiej szybkości przy wykorzystaniu siły, której pełno jest w przyrodzie — stanowi rewolucyjne osiągnięcie! Wyraża wielkie zwycięstwo w opanowaniu przyrody i poddaniu jej woli człowieka!

Tak jest. Trzeba jednak dodać, że użycie sposobu posuwania się szybciej od wiatru może następować tylko w pewnych ściśle określonych warunkach. Musimy posiadać w tym celu ślizg żaglowy, zwany bojerem, większą powierzchnię lodową, trochę wiatru i... co najważniejsze, umiejętność żeglowania po lodzie.

Spójrzmy: Przed nami rozpostarła się ogromna, czarna tafla zamarzniętego jeziora. Brzegi, pokryte lekkim śniegiem łączą się na horyzoncie z iskrzącą się powierzchnią lodu. Słońce, zasłaniane co chwila przebiegającymi po niebie chmurami, rzuca na lód złote plamy. Nawiane tu i ówdzie pasma śniegu krzyżują się z szczelinami powstałymi przez pęknięcie lodu. Rysunek tych pasów śnieżnych i pęknięć lodu tworzy jakby koronkę na równej czarno-zielonej płaszczyźnie jeziora.

U brzegu, tuż przy zeschniętych i lekko szumiących trzcinach, osłonięte występem lądu od wiatru — kilka kolorowych plam. Przypominają dziwaczne jakieś zwierzęta. Mają długi i wąski, cygarowaty kadłub, dwie szeroko rozstawione łapy i sterczący pionowo patyk. To ślizgi lodowe.

Przypatrzmy im się bliżej. W kadłubie dwa otwory. W tylnym koło sterowe, jak przy samochodzie i siedzenie. Przedni otwór bez żadnych urządzeń. Szeroko rozstawione łapy płozownicy wsparte są na mniej więcej metrowej długości łyżwach, zwanych płozami. Podobna płoza, tylko nieco krótsza, umieszczona jest na końcu kadłuba. Jest to płoza sterowa, połączona stalowymi linkami ze sterownicą. Umożliwia ona sterowanie bojerem.

Sterczący patyk okazuje się masztem. Łączą go z płozownicą i kadłubem silne, stalowe liny.

Oto w stronę ślizgów biegnie gromadka ludzi. Ubrani są w czarne, ciepłe waciaki. Na głowach hełmy lotnicze lub ciepłe czapki z nausznikami. Po dwóch niosą drągi z nawiniętym na nie płótnem. To bomy i żagle.

Już są przy bojerach. Słychać radosne okrzyki i komendy. Kilka chwil krzątaniny i na masztach rozpościerają się żagle. Zmienia się teraz wygląd bojerów. Nie przypominają już dziwacznych stworów ziemnych, lecz gotowe do lotu ptaki. Wiatr łopoce płótnem, drży kadłub w napięciu lin i dygocie masztu. Jeszcze chwila. Czarne postacie wyjmują z pod płóz postojowe deseczki, pochylają się nad kadłubem, biegną kilkanaście kroków, wskakują w locie do ślizgu.

Łopocące żagle wypełniają się wiatrem. Jakaś niewidzialna siła porywa nagle ślizg z miejsca. Bojer zrywa się jak wyścigowy samochód po starcie, z pod płóz lecą kryształy lodu, cichy poszum płóz po powierzchni urasta do gwizdu. Ślizg mknie coraz szybciej i szybciej.

Wzdłuż jeziora po szosie pędzi samochód. Na oko można ocenić, że jedzie z szybkości 60 lub więcej kilometrów na godzinę. Cóż to — bojer dopędza go, idąc wzdłuż brzegu. Patrzcie... mija samochód... wyprzedza go... ach!... już zostawił go daleko w tyle za sobą. Gdzieś, u dalekich brzegów jeziora, na tle ciemniejszych wzgórz miga biała plama żagla...

Inne ślizgi żeglują w pobliżu. Wpadając w śnieżne pasma lub zaspy, podnoszą obłoki śniegu. Mijają się nawzajem, krzyżują kursy po jeziorze, z tą samą wspaniałą szybkością mkną w jedną i drugą stronę.

Nie wszystkie jednak żeglują z równą sprawnością. Jeden ze ślizgów, widocznie prowadzony mniej wprawioną ręką, nabiera szybkości, pędzi, przeskakuje zaspę, wpada znowu na lodową gładź i nagle, wtedy gdy chciał zawrócić łagodnym łukiem, zaczyna wirować naokoło swej osi. Spod płozy sterowej tryska w powietrze tuman lodu i śniegu. Czarna plama wylatuje z kadłuba na lód, podnosi się natychmiast, biegnie ze ślizgiem, który przystanąwszy na chwilę w rozpędzie, znowu zrywa się do pędu. Ktoś stojący obok nas mówi: „korkociąg".

Oglądamy się. Niezauważony podszedł do nas kierownik kursu żeglarstwa lodowego, jachtowy kapitan morski Włodzimierz Jacewicz, wypowiadając to dziwne słowo: „korkociąg".

„Tak nazywamy wypadek na ślizgu" — wyjaśnia nam zaraz — „gdy sternik utraci panowanie nad sterem i bojer zacznie wirować dookoła swej osi".

„Czy załodze nic wówczas nie grozi?" — pytamy zaniepokojeni.

„Poza wypadnięciem na lód i ko-



niecznością natychmiastowego złapania ślizgu — nic. Trzeba tylko uważać, aby bojer nie uciekł. Bardzo to niecierpliwa bestia".

W czasie dalszej rozmowy dowiadujemy się wielu nieznanych nam rzeczy. Kurs bojerowy prowadzony jest dla aktywistów Ligi Morskiej w Bazie Szkoleniowej Głównego Komitetu Kultury Fizycznej w Giżycku. W ciągu piętnastu dni kursu uczestnicy uczą się pod kierunkiem fachowych instruktorów sztuki żeglowania na lodzie. W tym roku przewidziane są trzy kursy bojerowe. Dwa dla aktywistów Ligi Morskiej, jeden dla studentów Akademii Wychowania Fizycznego. Warunki lodowe są dobre. Lód grubości przeszło 20 centymetrów pokrywa całe jezioro.

Bojery znowu zbliżają się do nas. Wpadają za występ lądu chroniący od wiatru. Zataczają koło i z łopoczącymi żaglami stają w równej linii. Załogi wysiadają. Twarze ich płoną od wiatru, pędu i mrozu. Gorzeją radością i doznanymi wrażeniami. Podbiegają nowe załogi. Chwila gwaru przy bojerach, i znowu ślizgi wyrywają się na jezioro.

Ślizgi lodowe są wynalazkiem starym. Siłę wiatru dla poruszania się z niezmierną szybkością po lodzie zastosował po raz pierwszy niewiadomo kto i gdzie. Pewne jest tylko, że zdumiewające to odkrycie posiada znaczenie nie tylko sportowe.

W latach Drugiej Wojny Światowej, w czasie srogich zim i długich miesięcy oblężenia Leningradu przez hitlerowskich najeźdźców, radzieccy żeglarze lodowi zapisali najpiękniejszą kartę w historii jachtingu lodowego.

W oblężonym mieście brakowało żywności, zgrabiałe ręce bohaterskich obrońców nieraz sięgały po ostatni nabój do ładownicy. W tych godzinach nieugiętej walki, po lodzie jeziora Ładoga, gonione seriami z karabinów maszynowych i pociskami szybkostrzelnych dział, mknęły szybciej od wiatru, prowadzone przez żołnierzy-sportowców, radzieckie bojery wiozące amunicję, leki, żywność dla walczącego miasta. Ileż razy krew bohaterskich żeglarzy stygła w bryłę karminowego lodu. Ileż razy pędzący pocisk armatni rozwierał przed lecącym ślizgiem przepaść wody w leju lodowym. Rzadkie jednak były wypadki trafienia ślizgu przez pociski. Niezrównana była zręczność, odwaga i przebiegłość sportowców-żołnierzy. Niedościgniony nawet pociskami bywał pęd wspaniałych ptaków lodowych. To też pomoc, jaka przybywała dzięki bojerom, miała realne znaczenie dla obrony Leningradu,



Mistrz sportu ZSRR — Andrzej Aleksandrowicz Czuczelow (zrzeszenie sportowe „Kalew") — jeden z najlepszych żeglarzy lodowych Estońskiej SRR.

podtrzymywała siły walczących, zaopatrywała magazyny amunicyjne.

Przykład Leningradu wykazuje, jak wielkie znaczenie może mieć sprawność sportowa dla obrony kraju. Radosne, pełne energii i siły twarze sportowców na boiskach, na wodzie i lodzie dowodzą, że sport daje olbrzymi ładunek sił i woli do pracy, jednocześnie wychowując obywatela kraju w świadomej dyscyplinie i w umiłowaniu Ludowej Ojczyzny.

Tegoroczne Bojerowe Mistrzostwa Polski będą rozgrywane na ślizgach lodowych, wyprodukowanych przez Zjednoczone Wytwórnie Sprzętu Sportowego i Szkutniczego, na Stoczni Jachtowej w Giżycku. Nowe, piękne bojery, wykonane rękami polskiego robotnika na własnej stoczni państwowej, czekają już na przyszłych mistrzów Polski. Są one jednym z wielu dowodów rozwoju gospodarczego kraju, gdyż tylko kraje o rozwijającej się szybko gospodarce, mogą dawać swym obywatelom warunki masowego zaspakajania potrzeb nie tylko codziennego dnia, lecz i pełni potrzeb kulturalnych i sportowych.

W bieżącym roku stosunkowo nieliczni sportowcy będą mogli uprawiać żeglarstwo lodowe. W każdym następnym roku Planu Sześcioletniego zwiększać się będzie również liczba bojerów, wzrastać będzie szybko liczba żeglarzy lodowych. W ostatnim roku Planu na startach zawodów bojerowych staną już nie dziesiątki, lecz setki i tysiące zawodników. W pędzie po rozległych przestrzeniach lodowych zdobywać będą radość życia, tężyznę fizyczną, umiłowanie ojczyzny, gotowość do pracy dla kraju i do jego obrony.

Spójrzmy na Giżycko w roku 1955. Pociągi turystyczne, autokary, samochody — przywiozły tysiące przodowników z warsztatów pracy w całej Polsce. Pokrywają oni ciemną rozgwarzoną masą brzegi jeziora. Na starcie łopoce chmura kilkudziesięciu żagli. Łopot ten zagłusza gwar tłumu. Uwaga. Na maszcie startowym kwitnie flaga. Pada armatni strzał. Setka białych skrzydeł zrywa się do lotu. Już mkną, szybciej od wiatru, po medal zwycięstwa...

WŁODZIMIERZ GŁOWACKI

BOJEROWE MISTRZOSTWA POLSKI

W porozumieniu z Polskim Związkiem Żeglarskim Zarząd Główny Ligi Morskiej organizuje w dniach od 21 do 25 lutego br. Bojerowe Mistrzostwa Polski. Mistrzostwa te odbędą się na jednym z najlepszych w Europie torów regatowych w Giżycku. W regatach tych mogą wziąć udział wszystkie sekcje żeglarskie, zrzeszone w Polskim Związku Żeglarskim. Każda z tych sekcji może zgłosić do mistrzostw jedną dwuosobową załogę. W wypadku, gdyby która z sekcji chciała zgłosić dodatkowe załogi, musi uzyskać zgodę PZŻ Warszawa, ul. Mokotowska 51/53. Zgłoszenia do mistrzostw przyjmuje Zarząd Główny Ligi Morskiej Warszawa, ul. Widok 10. Wysokość wpisowego wynosi 20 zł.

Do udziału w BMP uprawnieni są jedynie posiadający stopnie lodowe. Celem jednak umożliwienia udziału w BMP jak najszerszej rzeszy żeglarzy nie posiadających takich stopni, a mających odpowiednie kwalifikacje, na jeden dzień przed otwarciem BMP w godz. od 10 do 15 urzędować będzie w Bazie Szkoleniowej w GKKF w Giżycku Komisja Egzaminacyjna PZŻ, która po pomyślnie odbytym egzaminie zatwierdzać będzie właściwe stopnie lodowe.

Mistrzostwa Bojerowe Polski odbędą się w klasie ślizgów lodowych monotyp „XV". Ślizgi te nowowybudowane w stoczni Jachtowej ZWSS i Szk. w Giżycku zostały przez GKKF postawione do dyspozycji organizatora mistrzostw.

Sport ten w Polsce do r. 1939 był mało znany, dopiero w Polsce Ludowej zdobył prawo obywatelstwa.

O olbrzymim zainteresowaniu tym sportem świadczą liczne zgłoszenia zawodników już dzisiaj, chociaż termin ostateczny przyjmowania upływa dopiero 15 lutego br. Obecnie w Giżycku odbywa się I-szy kurs bojerowy zorganizowany przez GKKF. Na kursie tym szkolą się młodzi aktywiści LM, którzy wzmocnią i powiększą szczupłą dotąd kadrę polskich bojerowców. Drugi turnus, zorganizowany również dla aktywistów Ligi Morskiej, odbędzie się w dniach od 20 lutego do 4 marca br. Z powyższego widać, że Liga Morska poważnie bierze się do szkolenia młodych kadr tego nowego dla nas sportu, który, dzięki odzyskaniu Ziem Mazurskich z ich doskonałymi terenami bojerowymi, stanie się sportem bardziej masowym, a nawet użytkowym, gdyż bojer, służący obecnie u nas celom sportowym, będzie na pewno używany przez ludność miejscową dla celów komunikacyjnych tak, jak to się dzieje na licznych zatokach morskich i jeziorach Związku Radzieckiego, gdzie ze sprzętu sportowego stał się sprzętem powszechnego użytkowania w komunikacji zimowej.

Z. MAJZNER

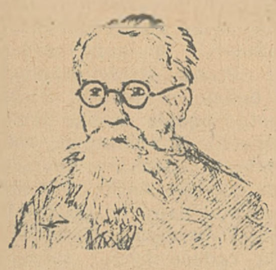


PILOT VASCO de GAMY

W Leningradzie zmarł w wieku 68 lat jeden z najwybitniejszych uczonych radzieckich — wielki znawca zagadnień Wschodu, członek rzeczywisty Akademii Nauk ZSRR i wielu akademii zagranicznych oraz towarzystw naukowych — Ignacy Kraczkowski.

Dzięki swej głębokiej wiedzy lingwinistycznej, w danym wypadku turkologii i arabologii oraz niestrudzonej pracy nad badaniem rękopisów, dotyczących okresu średniowiecza na Bliskim Wschodzie — I. Kraczkowski przyczynił się do wykrycia ważnego szczegółu ze słynnej podróży do Indii Wschodnich Portugalczyka Vasco da Gama.

Otóż w pewnym zbiorze traktatów z dziedziny gramatyki, matematyki, prawa i logiki w językach staro-tureckim i arabskim zainteresowała I. Kraczkowskiego część arabska pisa-



I. J. Kraczkowski

na dość niedbale i składająca się z trzech „urdzuzów" czyli wierszowanych opowiadań nieznanego Achmeta Ibn Medzyda, z dość nieciekawym opisem podróży morskich gdzieś w okolicach Afryki. Wytrawny uczony po porozumieniu się z bibliotekami w Aleksandrii, Kairze, Bagdadzie, Damaszku i Paryżu — stwierdził, że odnalezione „urdzuzy" są to locje — marszruty morskie — podające szereg niezbędnych wiadomości dla nawigatora żeglującego po tych akwenach.

Na jednym ze swoich odczytów w Towarzystwie Geograficznym I. Kraczkowski pokazał słuchaczom na ekranie strony z tych interesujących locji. Marynarze z zaciekawieniem stwierdzili, że rzeczywiście są to locje Morza Czerwonego, Oceanu Indyjskiego (jeszcze nie połączonych kanałem z Morzem Śródziemnym) i trzecia — drogi od Indii do Wschodniej Afryki.

Takim sposobem udało się dojść, że w roku 1498 wyprawę Vasco da Gamy prowadził do Indii pilot arabski — Achmet Ibn Medzyd, nie tylko doskonały praktyk, ale i niezgorszy literat.

Nazwisko jego Vasco da Gama ukrył, niewiadomo czy ze względów natury osobistej, czy też dla zachowania ważnej podówczas tajemnicy państwowej o odkrytej drodze morskiej.

(Bedezet)



OSTATNI MOHIKANIE

Przed dwoma laty pod tym samym tytułem donieśliśmy naszym Czytelnikom w ramach „Archiwum Neptuna" — o ostatnich na świecie wielkich żaglowcach handlowych „Pamir" i „Passat", które korzystając z powojennej przelotnej koniunktury — wyruszyły z południowej Australii w rejs do Europy, wiozące ładunek pszenicy. Niestety — na tym jednym rejsie działalność ich zakończyła się; po przybyciu do Wielkiej Brytanii przestały one długie miesiące bezczynnie na cumach w porcie Penarth aż w grudniu ubiegłego roku sprzedane zostały jednej ze stoczni belgijskich — celem rozbiórki. Tak więc minioną epokę — epokę żagla — reprezentują na otwartych oceanach już tylko nieliczne żaglowe statki szkolne. Wielkie żaglowce handlowe — zniknęły ostatecznie z powierzchni mórz.

PIĄTEK

Marynarze byli dawniej przesądni. Jednym z najbardziej rozpowszechnionych przesądów była obawa przed zaczynaniem podróży w piątek. Nie wiadomo czemu utrwaliło się mniemanie, że rozpoczęcie rejsu w piątek wróży nieszczęście. Ponieważ na tym tle wynikały nieraz konflikty — dość dawno temu Admiralicja Brytyjska postanowiła przesąd ten zwalczyć i wykazać jego bezpodstawność. Polecono rozpocząć budowę jednego obranego okrętu w piątek, również w piątek spuszczono go na wodę, dając mu nazwę „Piątek". Na kapitana wyznaczono starego doświadczonego marynarza nazwiskiem Piątek i w jakiś piątek uroczyście podniesiono banderę po czym wcielono nowy okręt do floty. Pierwsza jego podróż rozpoczęła się w piątek.

Zapytacie się, co dalej?

Przesąd zostałby skutecznie zwalczony, gdyby nie to, że okręt nigdy już nie wrócił i zaginął gdzieś z całą załogą, co oczywiście nie miało żadnego związku z jego „piątkową" historią.

EX-OFICER „EMDENA" VON MÜCKE

Niedawno gazety Niemieckiej Republiki Demokratycznej zamieściły fotografię popularnego weterana I Wojny Światowej — ex-oficera marynarki — von Mückego. Von Mücke był ongiś oficerem na korsarskim krążowniku „Emden". Krążownik ów zatonął u brzegów Wysp Kokosowych w wyniku boju morskiego.

Po zatopieniu okrętu grupa marynarzy zdana na własną inicjatywę opanowała barkentynę „Ayesha" i wyruszyła w podróż do brzegów Arabii — walcząc z huraganami, brakiem pożywienia i wody. Następny etap podróży przebyli



marynarze pieszo przez dzikie góry i pustynie. Właśnie opieka von Mückiego, jaką otoczył on podległych marynarzy, zjednała mu sympatię rodaków. Obecnie weteran I Wojny Światowej von Mücke w oficjalnym wystąpieniu potępił akcję remilitaryzacji Zachodnich Niemiec, prowadzoną przez anglo-amerykańskich imperialistów i ich pachołków z Bonn. Von Mücke opowiedział się za jednolitymi, demokratycznymi Niemcami i wezwał swych rodaków do wzmożenia walki o pokój.



JIM PATTERSON

Czy pamiętacie znany film radziecki „Cyrk" i grające w nim małe murzyniątko Jimmy? A jeśli tak, to czy pamiętacie również następujący fragment wspomnianego filmu: amerykański aktor cyrkowy występujący w radzieckim cyrku brutalnie wywlókł na arenę płaczącego Murzynka i, zwracając się do radzieckich widzów, oznajmił:

— Gentlemeni! Tego brudnego Murzyna urodziła biała kobieta!

— No i cóż z tego! — spokojnie spytał radziecki marynarz. Wziął dzieciaka na ręce i pochylając się nad nim starał się go uspokoić.

— No i cóż z tego? — spytał z kolei inny widz, biorąc z rąk marynarza Murzynka i po chwili przekazując go dalej do rąk, które zewsząd sięgały po malca. Każdy pragnął uspokoić przestraszonego chłopca, otrzeć mu łzy, ukołysać...

Film nakręcono przed 15 laty. Rolę małego Jimmy grał 2-letni Jim Patterson.

Dziadek Jima całe życie spędził w niewolniczej pracy na plantacji trzciny cukrowej jednego z potentatów amerykańskich w stanie Virginia. Był kaleką, bez ręki: w dzieciństwie żona plantatora rozłoszczywszy się pewnego razu na



małego Murzynka, popchnęła go do płonącego paleniska. Obecna przy tym matka rzuciła się w rozpaczy na ratunek swego dziecka i wyciągnęła go z pieca, ale już ze spaloną ręką.

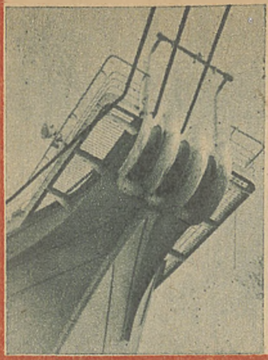
Ojciec Jima — Lloyd Patterson — był inżynierem. Lecz dla Murzyna-inżyniera zdobyć pracę w Ameryce było niemożliwością. I oto za czyjąś dobrą radą przyjechał on wraz ze swoją matką — wdową Margueritą Glasgow do ZSRR.

W Moskwie Lloyd Patterson szybko otrzymał ciekawą, dobrze płatną posadę. Wnet poznał dziewczynę, Wierę, z którą ożenił się i założył szczęśliwe ognisko domowe. Pierwszy syn, który przyszedł na świat, otrzymał właśnie imię Jim, drugi — Johnny i najmłodszy — Tom.

Ojciec Jima, Johnny i Toma nie żyje: zginął w czasie działań wojennych w r. 1942. Rodzinę Patterson wzięło pod swoją opiekę państwo radzieckie, przybrana ojczyzna małych mulatów. Trzech chłopców, radzieckich obywateli — nigdy nie będzie przeżywać upokorzeń, jakich doznali ich ojciec i dziadek.

Zaś Jim Patterson, ów Murzynek z filmu „Cyrk", jest dziś wychowankiem Szkoły Morskiej im. Nachimowa w Rydze.

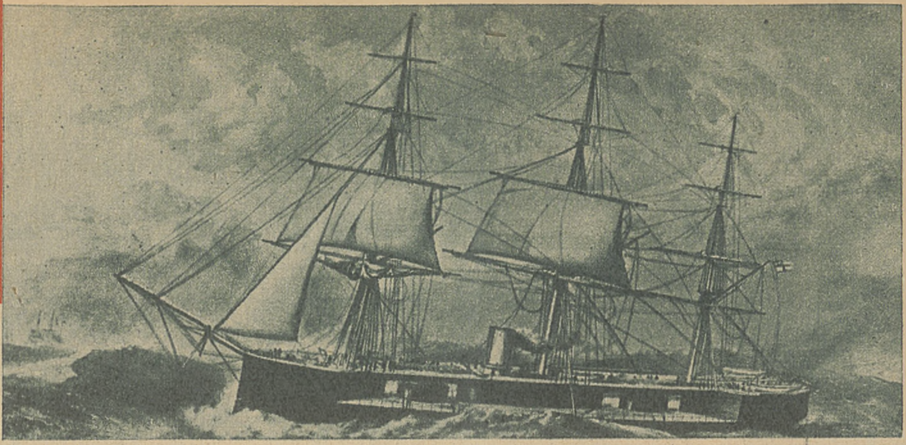
J. B.



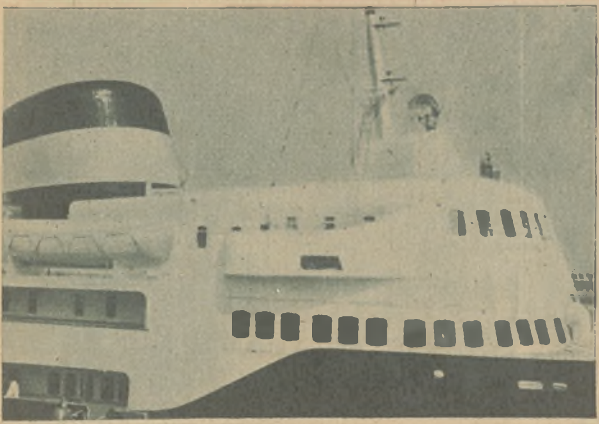
CO PRZEDSTAWIA ZAMIESZCZONE OBOK ZDJĘCIE?

Trzy piękne morskie książki rozlosujemy pomiędzy tych Czytelników, którzy nadeślą nam do 15 marca prawdziwą odpowiedź na powyższe pytanie.

PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI



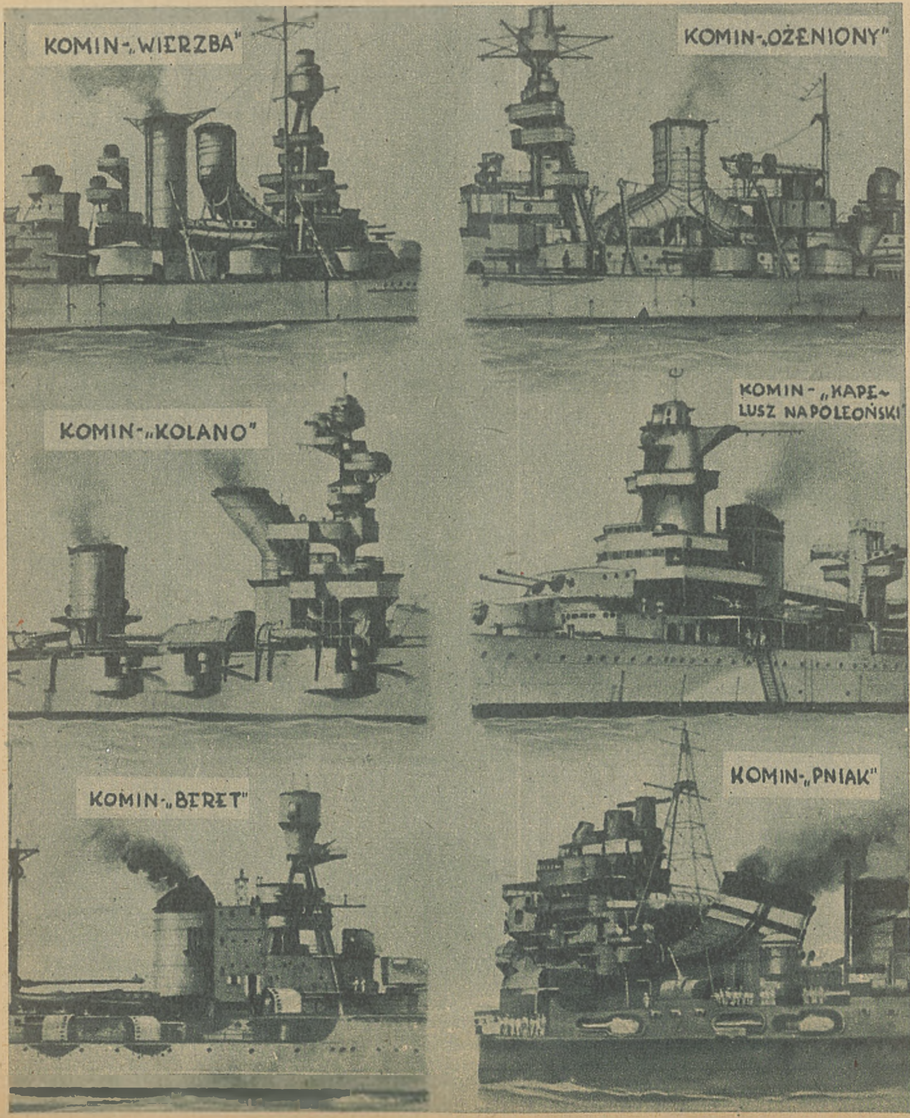
Jednym z bardziej nieudanych okrętów, jakie skonstruowano w bogatej w pływające dziwolągi drugiej połowie minionego stulecia, był angielski pancernik „Captain". Jego twórca, komandor Coles, dążąc do stworzenia silnego okrętu pancernego, w którym byłyby zastosowane wszystkie ówczesne innowacje i ulepszenia konstrukcji, napędu i uzbrojenia, zagalopował się i fatalnie przesolił w swej gorliwości. Tak więc „Captain" wyposażony był w maszyny parowe, ale równocześnie — z uwagi na ich małą ekonomiczność — posiadał trzy potężne trójnogie maszty z ożaglowaniem. Zamiast dawniej stosowanej artylerii burtowej posiadał działa w obracalnych wieżach, ponadto — był silnie opancerzony. Wreszcie, stosownie do panującej podówczas opinii o zaletach okrętów niskoburtowych, miał bardzo niskie burty. Podczas gdy wysokość burty współczesnego jemu „Monarcha" wynosiła 14 stóp, wysokość burt „Captaina" wynosiła zaledwie 6 stóp, czyli niecałe 2 metry! Jeśli dodamy, że ponad wieżami działowymi ciągnął się drugi pokład, to wtedy można sobie wyobrazić, jaka mogła być stateczność tego pomyleńca. Przekonała się o tym admiralicja brytyjska, gdy w nocy na 7 września 1870 roku w pobliżu Przylądka Finisterre, podczas szkwału, który nie spowodował żadnych szkód u innych okrętów eskadry, flagowy „Captain" zalany został falą i przewrócił się do góry stępką, pociągając za sobą na dno 472 ludzi załogi. Zaledwie 18 ludzi przeżyło tę katastrofę.

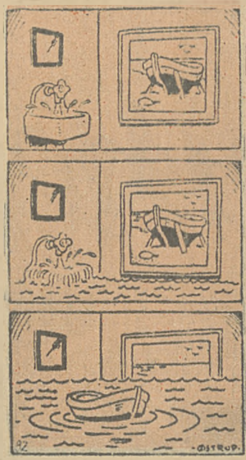


Do artykułu „Historia żeglugi" w poprzednim n-rze „Młodego Żeglarza": Fragment śródokręcia nowoczesnego statku pasażerskiego.

KOMINOWE HISTORYJKI

Poniżej podajemy rysunki kilku odmian „niecodziennych" kominów na współczesnych okrętach wojennych. Dobrą morską książkę ofiarujemy temu Czytelnikowi, który prześle nam bezbłędną odpowiedź na pytanie: jak brzmią nazwy okrętów wojennych przedstawionych na rysunkach!





POCHODZENIE SŁOWA TORPEDA

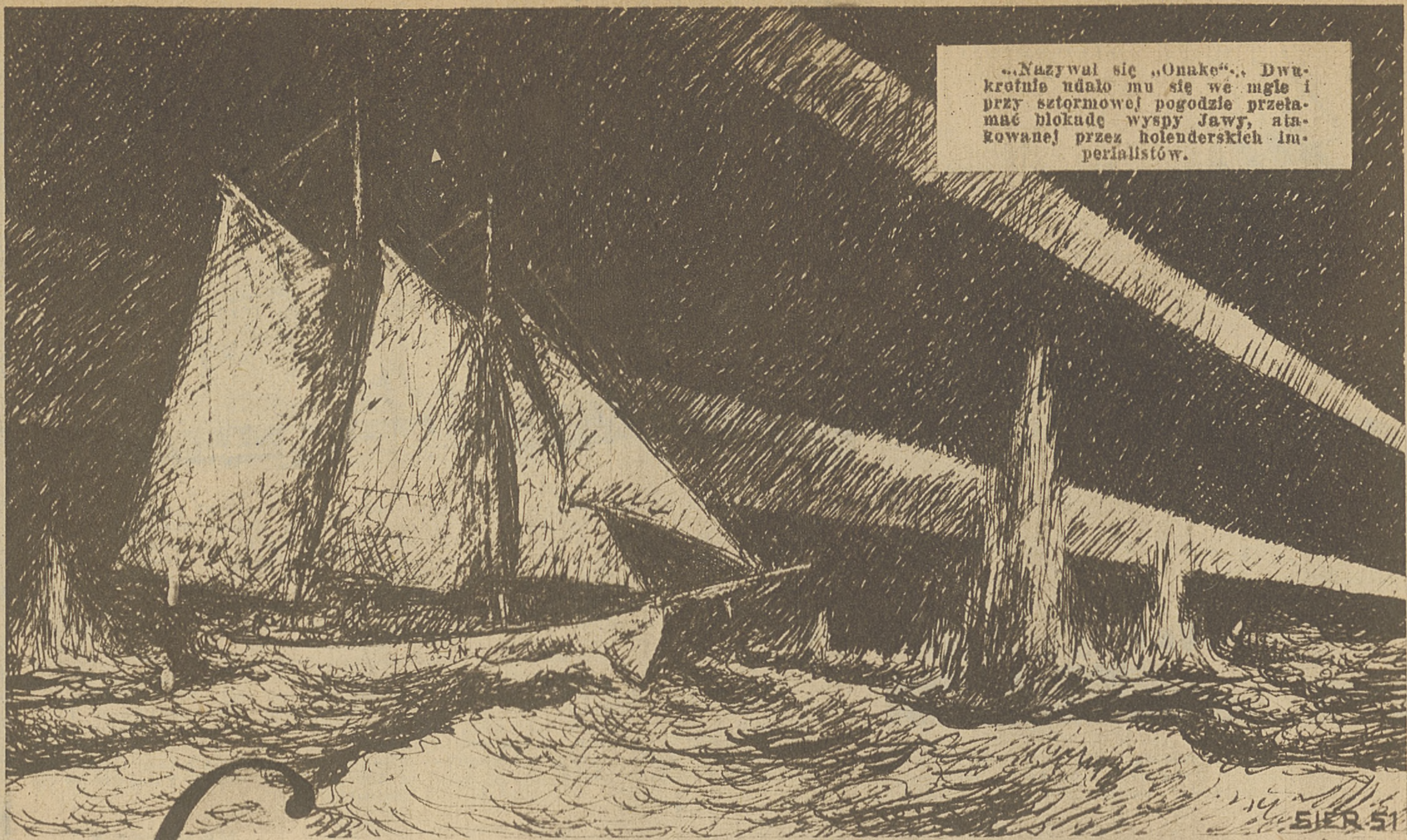
Słowo torpeda, które dało nazwę jednej z najgroźniejszych broni współczesnych okrętów wojennych oraz uzbrojonym w nią lekkim jednostkom nawodnym, jest pochodzenia łacińskiego. Torpedo, — inis oznacza drętwienie, osłabienie; równocześnie Rzymianie używali tego słowa na oznaczenie drętwy, ryby, której charakterystyczną właściwością jest silne elektryzowanie przy zetknięciu z obcym ciałem, powodujące śmierć słabszych organizmów, a porażenie — silniejszych. 1900 lat temu była taka torpedo, czyli drętwa, znana i opisana przez pisarza rzymskiego Pliniusza.

Nazwa torpedo przyjęta została początkowo na oznaczenie miny, później, po wynalezieniu miny poruszającej się — nazwę tę nadano temu pociskowi. (Tzw. mina wytykowa była również nazywana torpedą wytykową; w odróżnieniu od niej torpedę o własnym napędzie nazywano przez jakiś czas torpedą-rybą). Obecnie we wszystkich flotach na świecie i we wszystkich językach słowo torpeda ma swoje ustalone znaczenie.

FRYZURA *a la fregatte*



Przypominacie sobie, Czytelnicy, arcydzieło paryskiego mistrza rzeźnickiego, żaglowiec wykonany ze smalcu i artykułów wędliniarskich („AN" w n-rze 12 50)? A oto inne arcydzieło. Historyczne uczesanie „a la fregatte" którego twórca brał udział w konkursie młodych adeptów sztuki fryzjerskiej w urządzonym ostatnio w Lipsku konkursie fryzjerów o tytuł mistrza NRD. Czołowym zadaniem konkursu było artystyczne i wierne odtworzenie fryzur z różnych okresów historii, dla użytku scen teatralnych i filmu.



...Nazywał się „Onake"... Dwukrotnie udało mu się we mgle i przy sztormowej pogodzie przełamać blokadę wyspy Jawy, atakowanej przez holenderskich imperialistów.

Szkuner „ONAKE"

Jest pamiętna noc 30 czerwca 1950 roku, noc rozpoczęcia agresji amerykańskiego imperializmu na Koreę. W tym czasie nad filipińską dżunglą prowincji Tayabas czerwieni się łuna pożarów, a daleko, na Oceanie Spokojnym kołysze się biały, smukły żaglowiec.

We wszystkich papierach napisano wyraźnie: „Onake". Nikt jednak, nawet leniwy Smith — poprzedni szyper statku, nie wiedział, co oznacza ta nazwa. Podobno było to imię jakiejś mitycznej postaci ze starych legend Dalekiego Wschodu. Któżby jednak tego dochodził...

„Onake" był szkunerem. Miał dwa maszty i prześliczną linię kadłuba, która mogła zmylić kogoś co do charakteru statku. Można było przypuścić, że zbudowany został jako spacerowy jacht jakiegoś ekscentrycznego nababa. Ale tak nie było.

„Onake" narodził się w roku 1905 na nowofunlandzkiej stoczni w Gloucester. Jego spuszczenie na wodę nie odbyło się według zaplanowanego terminu. Przeszkodził temu strajk robotników stoczniowych — kto wie, czy nie wsłuchanych w owe dni w salwy „Potiomkina". Wprawdzie od Nowej Funlandii do Morza Czarnego jest bardzo daleko, ale salwy te usłyszał cały świat, podobnie jak posadami ziemi w 12 lat później wstrząsnął strzał trójkominowego weterana spod Czuszimy — krążownika „Aurora".

Stocznia nowofunlandzka sławna była ze swych szkunerów, które śmiało walczyć by mogły o palmę pierwszeństwa z herbacianymi kliprami East India Company, gdyby nie łowiły dorszy na Wielkich Mieliznach Północnego Atlantyku.

„Onake" uzyskał wszystkie zalety nowofunlandzkich szkunerów — ich piękną linię, zwrotność i szybkość.

Przez szereg lat służył spółdzielczemu zrzeszeniu rybaków, przemierzając Wielkie Mielizny we wszystkich kierunkach i przywożąc z każdego rejsu ładownie pełne ryb. Później, kiedy kapitalistyczne spółki wysłały na tereny łowieckie swe motorowe statki, rozbijając rybackie spółdzielnie, „Onake" zawędrował „na sznurek" i zacumowany u nabrzeża jakiegoś północnego portu zaczął obrastać glonami i zapomnieniem.

Wynalazł go tam pewien Amerykanin, który zarobiwszy na brudnych interesach w dostawach dla frontu europejskiego Pierwszej Wojny Światowej — wybierał się w poszukiwanie skarbów korsarskich na Wyspach Kokosowych. Mówiono o nim, że będąc wielkim łajdakiem — pozował jednocześnie na wielkiego dziwaka.

W okresie tym odremontowany i lśniący białością kadłuba - szkuner — przeszedł na holu jakiegoś trampa Kanał Panamski.

Awanturnicza wyprawa dobrnęła jednak tylko do Galapagos, gdzie Amerykanin zachorował nagle na jakąś egzotyczną chorobę i umarł.

Potem „Onake' rozpoczął swój tramping pośród wysp i raf Pacyfiku, zmieniając często szyprów i armatorów.

Przetrwał II Wojnę Światową, wynosząc z niej trzy dziury w pokładzie od pocisków wystrzelonych przez jakiegoś pilota Mikada. W kilka lat po wojnie przełamał dwukrotnie blokadę wyspy Jawy, atakowanej przez holenderskich okupantów.

W roku 1950 został przez swego armatora oddany w czarter do pewnej akcji, o celu której tamten nie miał żadnego pojęcia. W czasie tego rejsu „Onake" zabrał niezwykle cenny ładunek... Ale o tym, co on zawierał — powiemy później.

W czasie tego rejsu załoga szkunera składała się z ośmiu ludzi.

Szyper pochodził z samego Honolulu i był półkrwi Hawajczykiem, owym pogardzanym i szykanowanym przez amerykańskich faszystów — „hapa haole". Nazywał się Nat Mekana, miał oliwkową cerę i lubił grać na gitarze, pseudohawajskiej „ukulele", wprowadzonej w rzeczywistości na Hawaje przez Europejczyków. Był to człowiek zamknięty w sobie, w towarzystwie małomówny, spędzający chętnie wolne od służby godziny w swej maleńkiej kabinie, i ktoś — kto nie słyszał nigdy Mekany przemawiającego na wiecu robotników portowych Honolulu, mógłby urobić sobie o jego charakterze błędne mniemanie.

Nat dopiero podczas wojny otrzymał patent upoważniający go do kierowania statkiem. Otrzymał go w okresie, kiedy wzrosło zapotrzebowanie na dzielnych i doświadczonych marynarzy, bez względu na kolor skóry. „Onake" dostał się w jego ręce dopiero przed rokiem, ale wystarczyło to, aby Nat, poznawszy zalety szku-

*) Na opowiadanie niniejsze złożyło się kilka fragmentów z książki pod tym samym tytułem.

nera — pokochał go tak szczerze, jak majster ukochać może swój warsztat pracy. Statek kursował wówczas między kilku, zapomnianymi przez cywilizację wyspami Oceanii i użyteczność jego stale malała. Nat wiedział o tym dobrze i może właśnie dlatego utrzymywał go w jak najlepszej formie — lśniący i czysty jak spacerowy jacht.

Kiedy nadarzyła się okazja wykorzystania „Onake" do dalszego i nieprzewidzianego rejsu — jego armator, siedzący gdzieś w Melbourne — nie znając szczegółów — zgodził się bez żadnych sprzeciwów.

Jak już poprzednio wspomniano — w owym rejsie na pokładzie „Onake" znalazło się ośmiu ludzi. Oprócz Nata znajdował się tam jego zastępca — Polinezyjczyk Bomaka, dwóch Jawajczyków — Sabanga i Toline, dwóch Chińczyków — Wang-Li i Hoang-Ti oraz kucharz. Kucharzem w tym rejsie była kobieta o smagłej cerze i dużych, czarnych oczach. Ale o niej, ani o ósmym członku załogi nie wiedział armator z Melbournu. Nim jednak ich role wyjaśnimy — przyjrzyjmy się rodzajowi ładunku, jaki wiózł „Onake".

Ładunek został załadowany nocą i przy jak najdalej posuniętej ostrożności i ubezpieczeniu, mimo że były to zwykłe skrzynki, na których wypisano niezgrabnym pismem: „Ostrożnie — szkło".

W istocie było to szkło — dziesiątki, setki i tysiące ampułek i butelek, zawierających najróżniejsze preparaty medyczne. Śmiało można rzec, że załadowane na pokład „Onake" skrzynki zawierały życie. „Onake" miał spełnić zadanie przewiezienia do wybrzeży Filipin i oddania ich do rąk ludziom z „Hukbalahap" — Filipińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej. Działo się to jednak w okresie, gdy umierający kapitalizm gotów był zniszczyć wszystko, co oznaczało wolne życie — podróż więc nie była zadaniem łatwym.

Ładunek zakupiony został za pieniądze zebrane z dowolnych składek robotniczych i dlatego samego faktu wartość jego wzrastała podwójnie. O zawartości skrzynek wiedzieli wszyscy członkowie załogi — razem z Miguelem Maruckiem — radiotelegrafistą, który zarówno jak Inez, spełniająca funkcje kucharza — został na pokład „Onake"



przysłany przez „Hukbalahap". I o nich właśnie nie wiedział nic armator z Melbourne.

Każdy z załogi zdawał sobie sprawę, jak wielkie zadanie zostało mu powierzone, każdy wiedział, że bierze udział w wielkiej walce wyzwoleńczej ludów kolonialnych Oceanii i Azji.

30 czerwca 1950 roku szkuner „Onake" znalazł się na wysokości mikronezyjskiej wyspy Pulo Mariere. Pogoda była wspaniała, wiatr pomyślny, humory załogi jak najlepsze. Podróż mijała dotąd w sprzyjających warunkach i można było oczekiwać, że minie tak do końca.

Nikt z załogi nie mógł zresztą wiedzieć, że tego samego dnia dowódca pewnej amerykańskiej jednostki wojenno-morskiej, stacjonującej w rejonie Filipin, otrzymał zalakowaną kopertę... której treść mocno by zaniepokoiła każdego z żeglarzy białego szkunera.

*

Y.M.S. - 283 był popularnym trałowcem, jakich dziesiątki zatonęło na polach minowych Okinawy i Nipponu. Kiedy brakło pól minowych, okręt wszedł w skład flotylli stacjonującej u wybrzeży Filipin, spełniając wszelkie zadania, bardzo różne od jego zasadniczego przeznaczenia.

Dowódcą jednostki był kapitan Edgar Holltrop — człowiek, któremu przypisać można by każdy niemal zawód, ale nie dowódcy okrętu wojennego. Awanse i przydziały etatów chodzą jednak różnymi i nieraz bardzo dziwnymi szlakami...

Załogę okrętu stanowili różni ludzie z różnych okolic Stanów od prerii Texasu — aż po zaułki Hoboken. Obok typowych kryminalistów, byli tam również młodzi chłopcy, którzy poszli na morze, dla uzyskania „pracy" i oczekując „przygód", o których im tak barwnie mówiono w biurach werbunkowych.

W każdym bowiem takim urzędzie — obok portretu np. Lincolna i... Trumana, bo i takie zestawienia bywały — wisiał kolorowy plakat, na którym napisano:

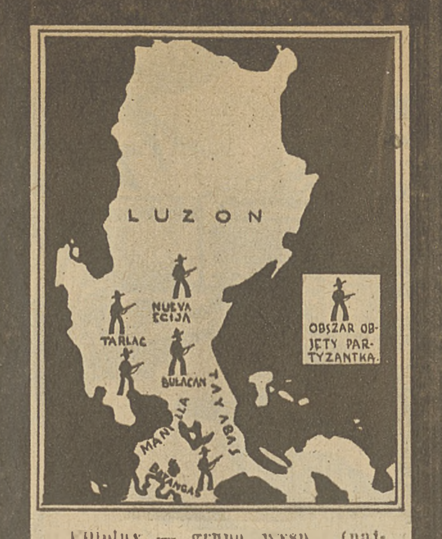
„Gdzie chcielibyście pojechać na najbliższe trzy lata? Do Francji? Niemiec? Na Filipiny? Do Japonii? Na wyspy Hawajskie? Do Panamy? Porto-Rico, czy na Alaskę? Jeżeli w waszych żyłach płynie gorąca krew amerykańska, jeżeli jesteście ruchliwi i żądni wiedzy, kraje te powinny was zainteresować. Przygody, podróże zagraniczne, duże pobory, smaczne jedzenie, elegancki mundur...

Decydujcie się! Zgłaszajcie się w punktach werbunkowych!!"

Tak, a potem przychodziło rozczarowanie...

Wielu z tych Jimów i Jacków, którzy zgłosili się dla „pięknego munduru, przygód i podróży", spoczęło już wiecznym snem na dalekich cmentarzach Korei lub Filipin, walcząc za haniebną sprawę bankierów i handlarzy bronią — przeciw narodom broniącym swej wolności. Kiedy okręt wojenny, na którego maszcie powiewała gwiaździsta bandera, zawijał do dalekiego, kolonialnego portu — kobiety kryły się po domach, a mężczyźni złowrogo zaciskali pięści. Wszystko to tak niewiele miało wspólnego z propagandą, uprawianą w mocno kolorowych gazetach.

Kiedy patrolowiec Y.M.S - 283 dostał



Filipiny — grupa wysp (największe: Luzon, Mindanao, Samar, Panay) między Morzem Południowo-Chińskim a Oceanem Spokojnym. Łącznie ponad 7 tys. wysp. Klimat monsunowy. Ludność pochodzenia malajskiego, ok. 20 milionów. Odkryte przez Magellana w 1521 r.; od 1569 kolonia hiszpańska, od 1898 amerykańska; od 1942 okupowane przez Japończyków. W 1945 opanowane ponownie przez imperializm amerykański, który narzucił narodowi marionetkowy rząd byłych kolaboracjonistów. Przeciw tej polityce kolonizatorów amerykańskich wystąpiła Filipińska Armia Ludowo-Wyzwoleńcza — nosząca nazwę „Hukbalahap" — sformowana jeszcze do walki z okupantem japońskim. W obecnej chwili na Filipinach, w dżunglach wyspy Luzon — toczą się zacięte boje między „Hukbalahap" — a amerykańskimi korpusami ekspedycyjnymi.

polecenie opuszczenia swojej bazy — kapitan Holltrop przyjął to z zadowoleniem. Był to bowiem jedyny sposób przywrócenia na pokładzie mocno rozprężonej dyscypliny. Obok zadowolenia zjawiła się pewna doza obawy — czy portem przeznaczenia nie będzie np. Fusan, a rejonem operacji — Korea... W owym czasie na okręty amerykańskie dotarła już wieść o śmiałych atakach torpedowych Ludowej Marynarki Koreańskiej i o aktywności innych rodzajów broni, w obronie wybrzeża. Po cichu mówiło się nawet o możliwości ewakuacji wojsk frontu koreańskiego.

Patrolowcowi Y.M.S.-283 powierzyło jednak dowództwo zgoła inne zadanie.

Oto — ku wybrzeżom Luzonu, a konkretniej — ku brzegom prowincji Tayabas przedzierał się otwartym oceanem żaglowiec — prawdopodobnie szkuner, wioząc dla partyzantów filipińskich medykamenty.

Szkuner należało zatopić...

Tak w każdym razie brzmiał rozkaz dowództwa, a w okresie, gdy samoloty amerykańskie zrzucały tony bomb na spokojne wsie i miasta, na szkoły i szpitale — zatopienie bezbronnego szkunera dla dolarowych gangsterów nie przedstawiało na pewno jakiegoś głębszego problemu...

*

Inez obudziła się z bólem głowy. Jeszcze przez sen czuła gwałtowne kołysanie statku. Jej maleńka kabina znajdowała się na baku po lewej burcie. Kiedy szkuner płynął pochylony na tę właśnie burtę — dziewczyna leżała niemal na wewnętrznej ściance burty. Gdy statek dokonywał zwrotu — przechylał się wówczas na przeciwną burtę. W czasie takiego przechyłu Inez wypadła już raz z koi.



W kabinie panował półmrok. Podobny do zakopconego pryzmatu — skajlajt — z trudnością przesączał do wnętrza matowe światło. Na pokładzie skrzypiały liny i bloki. Za burtą szumiała woda.

Ostrożnie, trzymając się ścian, zsunęła się z koi, naciągając sztormówkę. Potem opierając się o ściany dobrnęła do składu żywności i zapakowawszy do worka prowiant — podążyła na pokład do kubryku.

Pogoda popsuła się. Długie, stalowozielone góry wodne szły naprzeciw statkowi, plując żółtawą pianą. „Onake" wchodził niezdarnie na każdą z nich, a potem ześlizgiwał się w rozbujaną wodną dolinę, przyjmując każdą rozbulgotanej piany. Niebo było pogodne, miało jednak jakiś żółtawy odcień, a porywisty wiatr nie przestawał straszyć niespodziewanymi szkwałami.

— Uniknęliśmy oryginalnego tajfunu — powiedział Toline do Inez — wiatr ucichnie niedługo, ale pobujamy się zdrowo na martwej fali.

Przepowiednie Toliniego sprawdziły się — pod wieczór wiatr osłabł, natomiast ocean rozbujał się martwą falą.

O dziewiątej wieczorem Miguel Maruck uzyskał połączenie ze stacją Ludowo-Wyzwoleńczej Armii — „Aginaldo". Odbiór był bardzo zły. Otrzymano jednak konkretne wskazówki operacyjne, a obok tego meldunek dość niepokojącej treści...

Amerykanie poszukiwali „Onake"...

Było już dobrze pod wieczór, gdy sternik zameldował pojawienie się na kursie kilku statków. Na tle rozjaśnionego zachodem horyzontu ostro odcinały się ich sylwetki, które oglądane gołym okiem kazałyby się już domyślać okrętów wojennych. Przypuszczenie to potwierdził Bomako, badając horyzont przy pomocy lornetki.

— Trzy niszczyciele i transportowiec — zameldował szyprowi, gdy ten wyjrzał z kabiny nawigacyjnej na pokład.

— Konwój?

— Takie sprawia wrażenie...

— Prawdopodobnie obejdą Luzon od południa, aby zawinąć następnie do Manilli — powiedział szyper, mrużąc oczy — Od czasu gdy Kim Gun Ok zaatakował zespół 7 Floty, Amerykanie nie czują się już bezpiecznie nawet tutaj...

*

Kapitan Holltrop nie był pewny, czy oficer wachtowy nie omylił się, meldując o zmierzchu zauważony na horyzoncie żagiel. Poszukiwania w ciągu całej nocy i dnia nie dały rezultatu. Jeśli nawet był to rzeczywiście statek i na dodatek żaglowiec, to nie wiadomo jeszcze, czy to ów poszukiwany szkuner. Na wszelki wypadek jednak — nie chcąc z nikim dzielić „zasługi" pochwycenia żaglowca — kapitan Holltrop postanowił o swym odkryciu, gdyby się ono potwierdziło, nie zawiadamiać policji morskiej. Po powtórnym spotkaniu należało po prostu szkuner zatopić. Ryzyka nie było żadnego.

Horyzont pozostawał jednak pusty...

A właśnie tej nocy „Onake" zbliżał się do brzegów Luzonu. Niebo było ciemne bez gwiazd. Na pokładzie żaglowca nie palono żadnych świateł, aby nie zdradzić swego położenia. Tylko motorzysta Toline i radiooperator Maruck pozostali we wnętrzu statku. Reszta załogi wyległa na pokład.

Około północy zauważono kilka rakiet. Odległość jednak była zbyt wielka, aby światło mogło zdradzić obecność szkunera.

— Szukają nas... — powiedziała Inez.

— Bardzo możliwe — odparł szyper — jestem zadowolony, że to dziś już kończymy ten rejs. Już wkrótce zobaczymy czerwone światło boi. — To będzie już ląd — Filipiny...

Miejsce lądowania, wskazane szyfrem przez radio — było niewielką zatoczką, do której wejście prowadziło przez wąski farwater w barierze raf, na cyplu której płonęło światło.

Była godzina trzecia w nocy, gdy ujrzano wreszcie czerwony blask boi. Zapanowało ogólne podniecenie, graniczące z radością. Po dalekiej podróży przed dziobem statku leżał wreszcie ląd. Na szkunerze zrzucono grotżagiel i fok i uruchomiono motory. Przez pokład przebiegło lekkie, wibracyjne drżenie.

— Toline włączył „patefony"! — powiedział ktoś z załogi.

Po zwinięciu żagli szkuner wyprostował się z przechyłu. Fala zmalała. Czerwone światło było już blisko. Do uszu załogi dochodził wyraźnie szum fal, rozpryskujących się na rafach. Niebo pojaśniało na krańcach i wyraźnie zarysowała się przed dziobem czarna linia lądu.

Należało teraz przejść wąski farwater, aby znaleźć się na spokojnych wodach zatoki.

— Ster lewo na burt — krzyknął szyper.

Wątpliwe, czy ktokolwiek zaryzykowałby to wejście — nawet we dnie — gdyby oczywiście miał wolny wybór. Ale Nat Mekana nie miał wyboru.

I oto po kilku chwilach biały wagabunda kołysał się już na środku płytkiej zatoczki — a do jego burt przycumowały zwinne szalupy, na które przeładowywano pośpiesznie cenny ładunek.

Wszystko przedstawiałoby się jak najlepiej, gdyby nagle z gardzieli farwateru nie wzbiły się ku niebu rakiety. Zrobiło się przeraźliwie jasno. Wszyscy zrozumieli, że „Onake" został odkryty.

Od strony morza zagdakały krótkimi seriami karabiny maszynowe. Kilka pocisków pacnęło o burtę. Statek utonął w jaskrawym świetle reflektorów.

Od wybrzeża echo przyniosło trzask wystrzałów karabinowych.

Zapowiadało się na bitwę, w której los białego szkunera był już jednak przesądzony. Jedyne wyjście z zatoki zablokował amerykański patrolowiec Y.M.S-283.

— Schodzić do łodzi — zakomenderował Mekana, próbując zatamować krew, płynącą obficie z postrzelonego ramienia. Dopomogła mu w tym Inez, a następnie razem zeskoczyli do szalupy w momencie, gdy pierwsze pociski artyleryjskie wzbiły fontanny wody i zgruchotały rufę... „Onake" zamienił się w jedną olbrzymią pochodnię, oświetlając całe wybrzeże.

Gdy ostatnia szalupa ze szkunera wylądowała na brzegu, a jej załoga obejrzała się na zatokę — płonący wrak szkunera kładł się właśnie na prawą burtę, zagłębiając się z sykiem w wodę.

— Dobry był statek — powiedział wówczas cicho Mekana — zawdzięczając jego konstrukcji i wytrzymałości mogliśmy pomóc naszym filipińskim towarzyszom. Powierzone nam zadanie wypełniliśmy...

I to była mowa pożegnalna dla szkunera „Onake", który tam, w Zatoce Filipińskiej, zakończył swój awanturniczy żywot, zakończył — służąc wielkiej i słusznej sprawie — zatopieny przez gangsterów spod gwiaździstej bandery.

Na tym zakończyć możnaby tę opowieść, ale dla jej dopełnienia warto wspomnieć, że w tydzień później lazarety polowe Filipińskiej Armii Ludowo - Wyzwoleńczej otrzymały środki lecznicze, że w bojach w prowincji Tayabas zasłynął oddziałek partyzancki noszący dziwną nazwę „Szkuner Onake", a komunikat amerykańskiej „Navy" doniósł w kilka miesięcy po tej historii, że patrolowiec Y.M.S.-283 zatonął u wybrzeży Korei najechawszy na minę...

*

„Nasza walka jest słuszna — walczymy o wyzwolenie spod jarzma imperializmu, o sprawiedliwość społeczną. Nasze będzie zwycięstwo..." — mówił do swego towarzysza żołnierz ludowo-wyzwoleńczej armii, ładując karabin. Czy było to w filipińskiej dżungli, w górach Korei, nad wietnamską rzeką Song-Koi, albo nad birmańską Irrawady — to przecież wszystko jedno. Cel tej walki jest rzeczywiście jeden.

SŁAWOMIR SIERECKI

(ilustracje autora)



NA MORSKIM HORYZONCIE

Stały wzrost tonażu Polskiej Marynarki Handlowej, która w Planie 6-letnim trzykrotnie będzie powiększona, spowodował już pod koniec pierwszego roku Planu 6-letniego konieczność zmiany struktury organizacyjnej polskiej floty. Rok 1951 — jako drugi rok Planu 6-letniego — rozpoczęty został w transporcie morskim realizacją tej zmiany.

Dotychczasowe istniejące przedsiębiorstwa: 1) Gdynia—Ameryka, Linie Żeglugowe SA, 2) Żegluga Polska SA i 3) Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe SA — zaprzestały swej działalności z dniem 31. 12. 1950 r.

W miejsce tych starych przedsiębiorstw, których schemat organizacyjny opierał się na starych metodach kapitalistycznych, zostały powołane następujące przedsiębiorstwa, które rozpoczęły swą działalność z dniem 1 stycznia 1951 r.

1) Polskie Linie Oceaniczne Państw. Przedsięb. Wyodrębnione w Gdyni, 2) Polska Żegluga Morska PPW w Szczecinie i 3) Polskie Ratownictwo Okrętowe PPW w Gdyni. Prócz tego w dalszym ciągu prowadzą swą działalność przedsiębiorstwa: Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku oraz Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie.

Każde z powyższych przedsiębiorstw podlega Centralnemu Zarządowi Polskiej Marynarki Handlowej w Gdyni.

Przedsiębiorstwa te posiadają trzy zasadnicze piony: 1) eksploatacyjny, 2) techniczny i 3) finansowy.

POLSKIE LINIE OCEANICZNE w Gdyni utrzymują następujące linie regularne własnymi i czarterowanymi statkami:

1) Linia Północno—Amerykańska — m/s „Batory".

2) Linia Południowo—Amerykańska — m/s „Waryński", m/s „Curie-Skłodowska", s/s „London Banker", m/s „Spero" m/s „Hoperidge", m/s „Blankvann", m/s „Brant County".

3) Linia Indie—Pakistan — m/s „Mickiewicz", m/s „General Walter", m/s „London Craftsman", s/s „Belfri".

4 Linia Chińska — s/s „Kiliński", m/s „Warta", s/s „Pułaski", m/s „Mikołaj Rey" s/s „Kościuszko", m/s „General Bem".

5) Linia Gdynia — Hamburg — Antwerpia — m/s „Warmia", m/s „Mazury".

6) Linia Gdynia — Hamburg — Rotterdam — s/s „Puck", s/s „Lublin".

7) Linia Gdynia — Helsinki — s/s „Śląsk".

8) Linia Gdynia — Londyn — s/s „Dąbrowski", s/s „Lech".

9) Linia Gdynia — Hull — m/s „Czech".

10) Linia Gdynia — Kopenhaga — Göteborg — s/s „Hel".

11) Linia Gdynia — Dania — Skandynawia — m/s „Oksywie".

13) Linia Gdynia — Stokholm — m/s „Bug".

13 Linia Gdynia — Lewant — m/s „Morska Wola", m/s „Stalowa Wola", m/s „Lechistan", m/s „Lewant", s/s „Marchlewski", s/s „Olsztyn", s/s „Wilhelm Torkildsen".

Polskie Linie Oceaniczne eksploatują również następujące statki trampowe:

m/s „Karpaty", m/s „Turnia", m/s „Rysy", s/s „Kołobrzeg", s/s „Kutno", s/s „Kolno", s/s „Gliwice", s/s „Rataj", s/s „Bałtyk", s/s „Białystok", s/s „Bytom", s/s „Narwik", s/s „Tobruk", s/s „Wisła", s/s „Gopło".

POLSKA ŻEGLUGA MORSKA w Szczecinie utrzymuje następujące linie regularne, własnymi i czarterowanymi statkami:



Nowa jednostka Polskiej Floty Handlowej — chłodnowiec „Jarosław Dąbrowski", przeznaczony na linię Gdynia — Londyn.
fot. WAF Uklejewski



Nowy statek szkolny PCWM — superkuter „Henryk Rutkowski", przeznaczony dla szkolenia w rybołówstwie i nawigacji uczniów Państw. Szkoły Rybaków Morskich.
fot. WAF Uklejewski



Stary Gdańsk powstaje z gruzów. Oto zabytkowy fragment ulicy Tkackiej, wskrzeszony rękoma polskiego robotnika i architekta.
fot. WAF Uklejewski

1) Linia Szczecin — Hamburg — Rotterdam — Antwerpia — s/s „Hestmandeu".

2) Linia Szczecin — Stokholm — m/s „Narew".

3) Linia Szczecin — Londyn — Le Havre — m/s „Elbląg".

Polska Żegluga Morska w Szczecinie eksploatuje również następujące statki trampowe:

s/s „Toruń", s/s „Wieluń", s/s „Kraków", s/s „Poznań", s/s „Sołdek", s/s „Jedność Robotnicza", s/s „Brygada Makowskiego", s/s „Pstrowski", s/s „Narocz".

Wyeliminowanie starego systemu organizacyjnego w transporcie morskim i stworzenie nowej socjalistycznej floty handlowej dowodzi, że budowa podstaw socjalizmu w Polsce Ludowej podąża naprzód we wszystkich dziedzinach.

RYBACTWO

Od 1 stycznia br. w rybołówstwie morskim obowiązuje już nowy, dostosowany do aktualnych potrzeb i zadań, układ aparatu produkcji i usług. Nowy schemat organizacyjny cechuje w pierwszym rzędzie centralizacja ośrodków produkcyjnych i dyspozycyjnych oraz znaczne rozszerzenie zakresu działania aparatu rybołówstwa morskiego.

W dniu 1 stycznia rozpoczął działanie Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego z siedzibą w Szczecinie.

Centralnemu Zarządowi podlegają bezpośrednio trzy wielkie kombinaty rybne, obejmujące swą działalnością cały obszar morskiego wybrzeża.

Kombinat wschodni „Arka" zawiaduje produkcją i usługami rybackimi na całym wschodnim odcinku wybrzeża z portem Łeba włącznie.

Kombinat środkowy „Barka" obejmuje zachodnie wybrzeże nieomal w całości z wyłączeniem Świnoujścia, które jest siedzibą kombinatu zachodniego „Dalmor".

Kombinaty są wielkimi przedsiębiorstwami w dużej mierze niezależnymi przez zjednoczenie w swych rękach nie tylko aparatu bezpośredniej produkcji, tzn. połowów, ale również odbioru ryby, jej utrwalenia oraz zaopatrzenia tych aparatów według istotnych potrzeb. Powstały one z połączenia dotychczas istniejących na terenie Wybrzeża przedsiębiorstw państwowych resortu Ministerstwa Żeglugi oraz z przyjęcia, zgodnie z ministerialnym porozumieniem, skupu ryby od Centrali Rybnej.

Podobnie z Przedsiębiorstwa Połowów „Barka" w Świnoujściu oraz ekspozytur „Arki" na zachodnim wybrzeżu i placówek terenowych MŻR i Centrali Rybnej powstał kombinat środkowy pn. Przedsiębiorstwo Połowów i Usług Rybackich „Barka" w Kołobrzegu.

Trzeci z kombinatów, zachodni pn. „Dalmor" obejmuje swoją działalnością terytorialnie najmniejszy odcinek, mianowicie pracę jednego portu bazowego w Świnoujściu. Będzie on przede wszystkim nastawiony na połowy dalekomorskie.

SŁOWNICZEK

Terminologii Morskiej użytej w treści numeru.

BUNKIER — materiał pędny używany przez statki i okręty. Np. węgiel, ropa, wzgl. mazut.

EAST INDIA COMPANY — Wschodnio-Indyjska Kompania. Zrzeszenie kapitalistów dążące do zmonopolizowania handlu z Indiami Wschodnimi i ujarzmienia militarnego tego kraju. 1) Angielskie, powstało w 1600 r. Zmobilizowało ono w Anglii handel z Indiami Wschodnimi, a przy pomocy własnego aparatu administracyjnego i własnych oddziałów wojskowych wyparło z Indii wpływy portugalskie i holenderskie. W r. 1857 zostało zlikwidowane. Działalność tego zrzeszenia kolonialnych grabieżców doprowadziła w rezultacie do opanowania przez Anglików całych Indii. 2) Holenderskie, powstało w r. 1602 i działało głównie w archipelagu wysp Sundajskich. Pod koniec XVIII stulecia traci większość posiadłości na rzecz Anglii i zostaje w r. 1798 rozwiązane. Towarzystwo to było głównym motorem zagrabienia przez kapitalistów holenderskich — kolonii na Malajach.

GLONY — najprostsze organizmy roślinne, żyjące w wodzie, spotykane również w miejscach wilgotnych i na korze drzew.

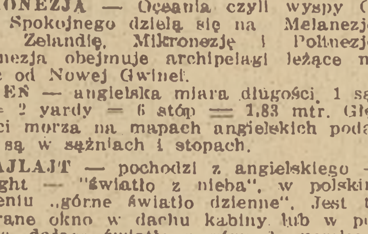


KLIPER HERBACIANY — żaglowiec rejowy typu fregata, odznaczający się dużą żaglowością i szybkością. Służył w początkach XIX wieku do szybkiego transportu towarów łatwo psujących się m. in. herbaty z Chin do Europy i Ameryki. Klipry są szczytem techniki w dziedzinie budowy rejowych statków żaglowych. (patrz rys.).

MIKRONEZJA — Oceania czyli wyspy Oceanu Spokojnego dzielą się na Melanezję, Nową Zelandię, Mikronezję i Polinezję. Mikronezja obejmuje archipelagi leżące na północ od Nowej Gwinei.

SĄŻEŃ — angielska miara długości. 1 sążeń = 2 yardy = 6 stóp = 1,83 mtr. Głębokości morza na mapach angielskich podawane są w sążniach i stopach.

SKAJLAJT — pochodzi z angielskiego — sky-light — "światło z nieba", w polskim znaczeniu „górne światło dzienne". Jest to otwierane okno w dachu kabiny lub w pokładzie, dające światło z góry do pomieszczeń statkowych (patrz rys.).



STER AWARYJNY — Koło sterowe mieszczące się zazwyczaj i na samej rufie statku, które sprzęga się z płetwą sterową w wypadku uszkodzenia przewodów sterowych wiodących z pomostu (na holownikach ster awaryjny mieści się również na pomoście).

STEWARD — marynarz zajmujący się na statku obsługą pasażerów oraz ich pomieszczeń.

SZTORMÓWKA — płaszcz nieprzemakalny. Także — lampa naftowa o tak szczelnej osłonie, że nie gaśnie nawet na sztormowym wietrze.

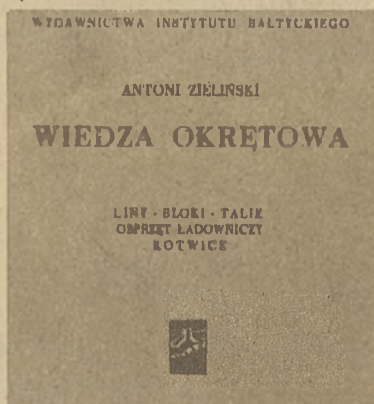
TAJFUN — sztorm w postaci olbrzymiego wiru powietrznego o bardzo dużym natężeniu (nie mylić z trąbą powietrzną). Na różnych morzach sztorm tego rodzaju nosi różne nazwy. Na Morzach Chińskich nazywa się go tajfunem.

LEKTURA morska

*WIEDZA OKRĘTOWA (tom I) kpt. ż. w. A. Zielińskiego *), która niedawno została wydana przez Instytut Bałtycki, zainteresuje niewątpliwie niejednego Czytelnika „Młodego Żeglarza".*

Biorąc do ręki tę cenną książkę musimy zdawać sobie sprawę, co oznacza jej tytuł. Wiedzą okrętową nazywa się niezbędny dla każdego marynarza zespół wiadomości o linach i blokach, urządzeniach przeładunkowych i kotwicznych, łodziach ratunkowych i środkach bezpieczeństwa, o konserwacji statku (tj. zabezpieczeniu przed szkodliwym wpływem wilgoci) i o manewrowaniu statkiem.

Łatwo się zorientować, że wiedza okrętowa jest jednym z podstawowych przedmiotów w szkoleniu wszystkich marynarzy. Do tej pory Polska Marynarka Handlowa nie posiadała nowoczesnego podręcznika z tej dziedziny,



WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ANTONI ZIELIŃSKI

WIEDZA OKRĘTOWA

LINY · BLOKI · TALIE
OSPRZĘT ŁADOWNICZY
KOTWICE

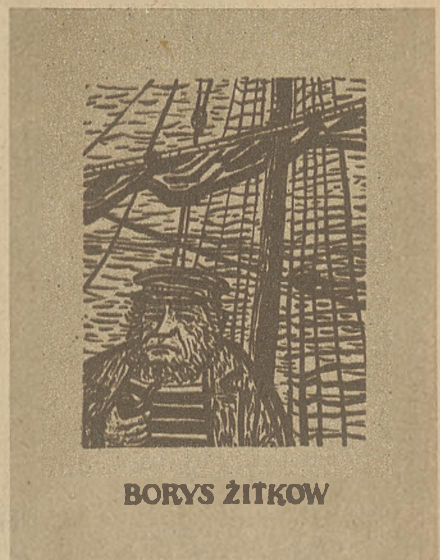
gdyż poprzednie i jedyne, przestarzałe opracowanie tego przedmiotu, ukazało się przed przeszło 25 laty i od dawna było wyczerpane.

To też praca kpt. ż. w. A. Zielińskiego wypełnia wielką lukę i pojawia się najbardziej w porę, właśnie u progu 6-letniego Planu naszej żeglugi, którego wypełnienie wymaga zmobilizowania wyszkolonych kadr, umiejących sprawnie obsługiwać tak cenne urządzenie, jakim jest statek, a przez staranną obsługę zwiększać jego wydajność i trwałość.

Tom I (następne w druku wzgl. opracowaniu) obejmuje wiadomości o linach, urządzeniach ładunkowych i kotwicznych. Wykład zilustrowany jest bogato 256 rysunkami. Książkę przeznaczono dla marynarzy, a nie laików, więc też do jej przeczytania nie można każdego namawiać. Nie ulega jednak wątpliwości, że kto szczerze i głęboko interesuje się morzem i żeglugą, znajdzie w niej kopalnię wiadomości. Również modelarze, którzy chcą wiernie odtworzyć osprzęt nowoczesnego parowca, będą mieli źródło wszechstronnych wiadomości.

Książkę poprzedza wstęp o socjalistycznym współzawodnictwie pracy na statkach — napisany przez ob. M. Żołdaka.

*) Antoni Zieliński „Wiedza Okrętowa" (tom I), wyd. Instytut Bałtycki, Gdańsk — 1950, str. 233; cena 27 zł.



Na półkach księgarskich ukazała się nowa książka morska o charakterystycznym tytule — „Historie Morskie". Autorem książki jest radziecki pisarz Borys Żitkow. Na treść składa się kilka opowiadań o przygodach na różnych statkach i w różnych epokach. Są to — „Dżarylgucz", o dziejach młodego chłopca, który przypadkiem dostał się na pokład żaglowca; „Nikołaj Isaicz Puszkin" — o awarii pewnego statku; „Wata" — opisujący walkę z przemytem. Nowela „Czarne żagle" opowiada o przygodach kozaka Hryćka na tureckiej galerze, bez wątpienia zaś najlepsza jest nowela „Mechanik Salerno" o pożarze na statku pasażerskim. W całości — interesująca książka dla młodzieży, choć tłumaczenie wyrazów morskich nie zawsze jest poprawne i zgodne z obecnie przyjętymi terminami. Słowniczek terminologii morskiej uzupełniają zamieszczone przy końcu książki tablice.

ROZWIĄZANIE ROZRYWEK UMYSŁOWYCH Z NR 12

NASZE PORTY MELDUJĄ. — Niestrudzenie pracuje nad realizacją planu morskiego polski robotnik, (sanie, locja, tunel, polip, uncja, rekin, kambuz, dorsze, raider, okonie, pstrągi).

REBUS. — Przez morze do potęgi kraju. (Prze — z — M — orze — do — potęgi — kra — ju).

HOMONIM. — Po — lo — wy.

Za dobre rozwiązanie zadań z n-ru 12-tego nagrody książkowe otrzymają:

1) Leszek Kądziołek, Kraków, ul. Bohaterów Stalingradu 8, m. 8.

2) Zygmunt Nyszler, Zagórów, ul. Konińska 19.

3) Stanisław Jakimowicz, Poznań, Plac Wolności 14, m. 8.

4) Lesław Kromer, Wrocław 11, ul. Michała Szyszki 28, m. 8.

5) Włodzimierz Trafalski, Konin, ul. Bohaterów Stalingradu 2/II.

U W A G A !   U W A G A !

JUŻ WKRÓTCE WSZYSCY PRENUMERATORZY „MŁODEGO ŻEGLARZA“ BĘDĄ MOGLI WZIĄĆ UDZIAŁ

W WIELKIM KONKURSIE MORSKIM

KTÓRY OGŁASZA NASZE PISMO W JEDNYM Z NASTĘPNYCH NUMERÓW. KONKURS TEN, CELEM OBJĘCIA NAJSZERSZYCH RZESZ MŁODZIEŻY PODZIELONY BĘDZIE NA TRZY DZIAŁY, ODPOWIADAJĄCE RÓŻNYM POZIOMOM ZNAJOMOŚCI ZAGADNIEŃ MORZA.

JEDNOCZEŚNIE ZAWIADAMIAMY, ŻE W NAJBLIŻSZYCH NUMERACH NASZEGO PISMA ZNAJDĄ CZYTELNICY

ZNACZNIE ROZBUDOWANY

DZIAŁ MODELARSKI

ORAZ PLANY BUDOWY

KAJAKA i ŁODZI

ZAPOZNAMY CZYTELNIKÓW Z NAJLEPSZYMI TRASAMI WYCIECZKOWYMI DLA ŻEGLARSTWA ŚRÓDLĄDOWEGO I ROZBUDUJEMY SZEROKO DZIAŁ SPORTÓW WODNYCH. W DZIALE LITERATURY PIĘKNEJ ZNAJDĄ SIĘ TAKIE OPOWIADANIA JAK —

„TAJEMNICA CZARNEGO PRZYLĄDKA“
(RYBACY PALAMOSSY)
PIÓRA RADZIECKIEGO PISARZA ŻANA GRIWY
I WIELE INNYCH...

POWIEDZCIE O TYM WASZYM KOLEGOM!
CZYTAJCIE I PRENUMERUJCIE
„MŁODEGO ŻEGLARZA“!

Włodzimierz Mąka, Poznań. — Jak sami zacytowaliście w swoim liście, tytuł artykułu w 12 n-rze „Młodego Żeglarza“ brzmiał: „Pierwszy parowiec na Bałtyku“. Na Bałtyku. Fulton zaś swoje próby przeprowadzał na rzece Hudson (Ameryka Półn.) a więc — „gdzie Rzym a gdzie Krym“. Poza tym chodzi tu o statek morski a nie rzeczny. Pierwsza poza Bałtykiem podróż morska w Europie nastąpiła dopiero w roku 1816, kiedy to statek „Margery“ przepłynął kanał La Manche. A zatem i nasze informacje i Wasze — nie stoją w żadnej z sobą sprzeczności.



Bogusław Hyman, Zdzisław Nyc i Lesław Kajak, Rzeszów. — Wydawnictw modelarskich jeszcze nie ma w sprzedaży. Szereg książek i broszur znajduje się w opracowaniu wzgl. w druku. Jak się ukażą — trafią z pewnością i do Rzeszowa. Już się o to rzeszowski „Dom Książki“ postara. Co do regularności ukazywania się naszego pisma — to możemy Was zapewnić, iż w bieżącym roku nastąpi pod tym względem znaczna poprawa. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Grzegorz Russek, Otwock. — W poprzednim numerze „Młodego Żeglarza“ zamieściliśmy recenzję broszury zawierającej plany i opis budowy łodzi żaglowej typu „Pionier“ (konstr. J. Sieradzkiego). Może byście skorzystali z tego właśnie wydawnictwa? O inne plany jest bowiem chwilowo bardzo trudno. Piszemy „chwilowo“, bo o ile wiemy — kilka dalszych broszur tego typu znajduje się w opracowaniu i niewątpliwie niedługo ukaże się na półkach księgarskich. Wzajemne pozdrowienia.

Zbigniew Zaruch, Koszalin. — W Waszej sprawie zwróciliśmy się do kilku kierowników modelarni na Wybrzeżu, którzy obiecali pomóc — pożyczając potrzebne plany modeli szkutniczych. Jak tylko plany te otrzymamy — niezwłocznie prześlemy je Wam. Ponieważ doceniamy całkowicie pilność sprawy — będziemy starali się uczynić to jak najszybciej. Ze swej strony prosimy o krótką, treściwą notatkę o działalności Waszej modelarni — celem zamieszczenia w kronice Działu Modelarskiego. Życzymy Wam owocnej pracy w modelarni oraz przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Tadeusz Piech, Wieliczka — List Wasz przekazaliśmy Wydziałowi Turystyki i Sportów Wodnych Zarządu Głównego Ligi Morskiej z prośbą o udzielenie wyczerpujących informacji.

ROTOGRAWIURA WYD. MON „PRASA WOJSKOWA“ — WARSZAWA

2-B-16802

MŁODY ŻEGLARZ

NR 1 — 2
STYCZEŃ — LUTY 1951 R.

Młodzieżowe pismo
Popularyzacyjno - szkoleniowe

LIGI MORSKIEJ

Adres Redakcji: Gdynia Al. Zjednoczenia 3. tel. 21-81. Adres Administracji: Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Morska 22, tel. 41941-9. Delegatura w Warszawie: ul. Widok 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ



fot. Izdebski

TREŚĆ NUMERU:

WYDAWNICTWA MORSKIE P.P.W.

UWAGA PRENUMERATORZY!

W związku z przejęciem kolportażu i prenumeraty naszego pisma przez PPK „Ruch“ w Warszawie komunikujemy, że w celu uniknięcia przerw i opóźnień prosimy prenumeratorów o wpłacanie należności za prenumeratę, najpóźniej do dnia 20 każdego miesiąca poprzedzającego miesiąc prenumeraty. Za datę nadania wpłaty uważa się datę stempla pocztowego na pokwitowaniu.

Wpłat dokonywać należy bezpośrednio na konto PKO I-19107/110 PPK „Ruch“ — Centralna Ekspedycja, W-wa Srebrna Nr 12.

Na odwrocie blankietu należy wyraźnie napisać imię, nazwisko i adres zamawiającego oraz podać ilość zamówionych egzemplarzy, okres na jaki się je zamawia, a także zaznaczyć, czy jest to przedłużenie dotychczasowej, czy też nowa prenumerata.

Warunki prenumeraty:
kwartalnie — 2 zł 25 gr
półrocznie — 4 „ 50 „
rocznie — 9 „ 00 „


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
EK